

Magallanes y el dibujo del mundo*

Isabel Soler**

Anais de História de Além-Mar XX (2019): 17-60. ISSN 0874-9671

Resumo

A história do Ocidente e do mundo não se explica sem o navegador português Fernão de Magalhães, responsável pela mais audaz de todas as viagens marítimas realizadas. No entanto, essa expedição às Molucas, que se tornou na primeira viagem de circum-navegação do globo e que se repercutiu drasticamente no conhecimento da realidade do mundo, foi muito controversa. Controverso era o seu capitão-mor muito antes de zarpar de Sevilha, controverso foi o seu governo e igualmente controversas foram as consequências político-geográficas, e também física e moralmente humanas daquela aventura.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães, viagem de circum-navegação, literatura de viagens, viagens marítimas renascentistas.

Data de submissão: 14/06/2019

Data de aprovação: 02/11/2019

Abstract

The history of the West and the world cannot be explained without the Portuguese navigator Ferdinand Magellan, responsible for the boldest of all sea voyages. However, this expedition to the Molucas, which ended up being the first circumnavigation journey of the globe and had a drastic impact on the knowledge of the world's reality, was very controversial. Controversial was his captain long before leaving Sevilla, controversial was his government and equally controversial were the political-geographical, as well as physical and morally human consequences of that adventure.

Keywords: Ferdinand Magellan, voyage of circumnavigation, travel writing, Iberian discoveries, Renaissance sea voyages.

Date of submission: 14/06/2019

Date of approval: 02/11/2019

* Este trabajo se enmarca en el proyecto «Imágenes y fantasmas de la ciencia ibérica, ss. XVI-XVIII» (HAR2014-52157-P), dirigido por el Dr. Juan Pimentel del Instituto de Historia del CSIC. A su vez, forma parte de una investigación más extensa, en curso actualmente.

** Universitat de Barcelona, España.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8113-3950>. E-mail: isabelsoler@ub.edu.

Magallanes y el dibujo del mundo

Isabel Soler

En una de las doce planchas inferiores, debajo del cabo de Buena Esperanza y ya en aguas del Índico, el impresor y geógrafo Martin Waldseemüller representó en su *Carta Marina* de 1516 al rey Manuel I de Portugal como un poderoso dios marino cabalgando un delfín. En la imagen, lleva ceñida la corona imperial, sostiene el cetro con la mano derecha y en la izquierda sujeta una cruz en cuyo mástil ondea la bandera portuguesa. Sobre esa cruz reza la leyenda *Cristianísimo Emanuelis Regis Portogale Victoria*¹. Como queda explícito en el título, en ese mapamundi de 1516, siempre injustamente empañado por el más célebre y estudiado de 1507, quiso Waldseemüller explicar los viajes marítimos portugueses y la forma de todo el mundo conocido en su tiempo, pero también quería demostrar las diferencias entre la realidad presente del mundo y la de la tradición de los Antiguos².

El dibujo de la realidad del mundo es el metódico trabajo de los cartógrafos renacentistas en un momento en el que es tan drásticamente cambiante como lo son las noticias sobre él que llegan con las naves de la Carrera oceánica peninsular. Si en 1507, Waldseemüller había incluido las divulgadas *Navegationes* de Américo Vespucio en su edición de la ptolemaica *Cosmographiae introductio* y³, para ilustrar esa averiguada nueva realidad vespuciana, enriqueció el antiguo tratado clásico con el bello planisferio en el que se da nombre por primera vez a América, diez años después, en 1516, el cartógrafo alemán parece querer ser justo —o más plural respecto al mundo y sus noticias, o más cauto respecto a las noticias sobre el mundo— y sutilmente hace desaparecer ese nombre de América de la nueva *Carta Marina*, para que el ya indiscutiblemente Nuevo Mundo vuelva a ser asiáticamente colombino. Eso parece querer decir la inscripción situada sobre la península

¹ Un estudio pionero sobre imperialismo manuelino en Thomaz 1990. Véase también Soler 2015.

² *Carta Marina Navigatoria Portugallen, navigationes atque totius cogniti orbis terre marisque formam naturamque situs et terminas nostris temporibus recognitos et ab antiquorum traditione differentes, etiam quor (um) vetusti non meminerunt autores, hec generaliter indicat.*

³ *Cosmographiae introductio cum quibus dam geometriae ac astronomiae principiis ad eam rem necessariis. Insuper quatuor Americi Vespucii navigationes. Universalis cosmographiae descriptio tam insolido quam plano, eis etiam insertis, quae in Ptholomeo ignota a nuperis reperta sunt.*

de La Florida: «Terra de Cuba-Asie Partis» [sic]; pero más abajo, en un gran recuadro frente a las costas brasileñas, Waldseemüller da orden de llegada a los navegantes en esa Asie-Partis: «Cristoferus Columbus Ianuensis Primus. Petrus Alliares secundus. Albericusque Vesputius Tertius» (Hessler et al. 2012). Son los tres nombres que el cartógrafo considera indispensables para explicar la navegación portuguesa a la que dedica su carta, aunque dos de ellos, veteranos de la escuela oceánica lusa, navegaron hacia esa América de 1507 o hacia esa Terra Nova de 1516 bajo estandarte castellano.

Martin Waldseemüller murió el 16 de marzo de 1520, y hubiera podido vivir más, porque tenía unos cincuenta años en fechas de su fallecimiento. De haber sobrevivido apenas un par de años, como muchos de los más informados cartógrafos de la época, hubiera tenido acceso a las noticias geográficas que llegaron con la nao *Victoria* que Juan Sebastián Elcano consiguió hacer regresar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. No tardaron en divulgarse por Europa esas sorprendentes noticias, por lo que muy probablemente se hubiera puesto a trabajar en un nuevo mapamundi, en el que quizás, también muy al sur, hubiese aparecido la imagen del emperador Carlos V, esta vez, cabalgando las olas del Pacífico, junto al cabo Deseado que da fin al angosto y laberíntico estrecho patagónico. Sin nombrarlo, Waldseemüller había dado espacio al Pacífico en su mapa de 1507, pero, como asimismo ocurrió con América, lo hizo desaparecer en el de 1516. Tal vez ahora, en su hipotético planisferio de 1522, Carlos apareciera, no como un dios marino, al modo manuelino, sino como el emperador de la vuelta al mundo.

Ni el cartógrafo ni el capitán mayor de la Armada de las Molucas lo supieron nunca, pero en eso se convirtió Carlos V, en el César de la circunnavegación del globo. Y en su simbólico e icónico afán espacial, iba a vincular la total esfericidad de la tierra al nombre del que realmente la había navegado: *Primus circumdedisti me* rezaría a partir de 1522 el escudo de armas de Juan Sebastián Elcano. Le dio un escudo y una frase, además de una renta de por vida de quinientos escudos de oro —un buen dinero que, sin embargo, le sirvió de poco, porque la vida de Elcano iba a ser corta a partir de ese épico 1522—, pero le denegó todas sus peticiones⁴. Una frase y una pensión por casi tres años y setenta mil kilómetros de odisea. Fue una odisea de la que consiguieron regresar juntos dieciocho de los casi doscientos cuarenta embarcados, y de la que, posteriormente, fueron regresando otros

⁴ Transcripción de la carta de Juan Sebastián Elcano al emperador Carlos V en Aguinalde 2017.

tripulantes de las naves de las Molucas. Hubo en total unos noventa y tres supervivientes y, de entre estos, treintaitrés merecían, como mínimo, una frase y una pensión: diecisiete españoles, de los cuales seis eran vascos, como Elcano, cuatro portugueses, cinco griegos, tres italianos, un francés y un flamenco.

Pero ese no era el viaje. Cuando el 20 de octubre de 1517 el portugués Fernando de Magallanes cruzó la frontera de Portugal rumbo a Sevilla, su proyecto nada tenía que ver con la esfericidad del mundo. En realidad, dada su situación en Portugal, quizás había tenido que replantear totalmente su proyecto: el destino era el mismo, las islas de las especias, pero el puerto de partida y los estandartes de las naves debían ser otros. Magallanes cruzaba enfadado, se sentía injustamente maltratado por el rey Manuel, se sentía traicionado y asimismo sabía que iba a traicionar. Se expatriaba.

Apenas un mes antes, el 19 de septiembre, por culpa del mal tiempo, las cuarenta naves que formaban el séquito del duque de Luxemburgo y futuro rey de Castilla y Aragón echaban anclas en el pequeño pueblo de Tazones, y no en Santander como estaba previsto. Carlos tenía diecisiete años y quizás, si no llegó a enfadarse, sí debió de sentirse contrariado por la reacción de los desconcertados y asustadizos habitantes asturianos. Como mínimo, debió de tener la sensación de que llegaba a un insospechado *viejo-nuevo mundo* que lo observaba atónito.

No fue memorable el desembarco de Carlos, como en absoluto fue heroico el cruce de frontera de Magallanes, pero sí fueron pasos contundentemente trascendentes desde sus dimensiones tanto políticas como espaciales. Sin imaginarlo todavía, ambos pasos iban a desencadenar un conflicto de las dimensiones de un necesario nuevo mapamundi que irremisiblemente tendría que volver a ser redibujado en todos sus contornos y contenidos, en todas sus consecuencias. Nada de todo eso estaba en la cabeza de Magallanes en septiembre de 1517, ni tampoco lo llegaría a saber nunca; y por su parte, bastante trabajo iba a tener Carlos en intentar entender dónde había llegado y en qué situación se encontraban los reinos que iba a heredar.

A su vez, aquel 1517 y en caso de haber llegado a tener noticia, tampoco debió de preocuparse demasiado el rey Manuel I del viaje a Sevilla de Magallanes. Aquel navegante y soldado portugués no era nadie importante al que mereciera prestar mucha atención. En realidad, era una presencia un tanto incómoda, casi incordiante; era uno más de los muchos insistentes peticionarios que pedigüenamente reclamaban reconocimientos y asignaciones por los servicios prestados en Oriente. Eran esos unos servicios, por

otro lado, en los que Magallanes no había destacado en demasía, de ahí que su nombre aparezca de manera frustrantemente exigua y puntual entre los muchos documentos generados por la burocracia portuguesa oriental y occidental de las primeras décadas del siglo XVI.

Un puñado de datos dispersos

Hay poco que decir sobre Magallanes cuando todavía no era Magallanes. Como él mismo alega en su escritura de obligación firmada el 3 de febrero de 1518 con el calculador y marrullero factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, era vecino de Oporto —cabe entender, natural de Oporto—, y allí también ubica a sus padres y a su hermana Isabel en uno de los documentos notariales conservados en Sevilla por los que cede unas propiedades a la hermana. Se presenta Magallanes a sí mismo como «comendador» y «capitán de Sus Altezas, hijo legítimo de Rodrigo de Magallanes y de Alda de la Mezquita, su mujer, vecinos que fueron de la ciudad del Puerto de Portugal»⁵. Esa localización va a aparecer en otros documentos posteriores: en uno de los dos manuscritos conservados del *Libro das antiguidades e cousas notaveis de antre Douro e Minho, e de outras muitas de Espanha e Portugal*, del doctor João de Barros, obra escrita en 1548, casi treinta años después del regreso de la nao *Victoria*. Allí Magallanes es ejemplo de las habilidades náuticas de los nacidos en Oporto, una ciudad, además, con unos astilleros muy activos: «dali foi natural o Magalhais que achou outro caminho para a India que foi homem habilissimo»⁶. Y también queda ratificado ese origen en la obra de un conocido aventurero, Fernando Oliveira, que, hacia 1570 elaboró una copia comentada del relato manuscrito conservado en la biblioteca de Leiden de alguien que participó en el viaje a las Molucas, y en ella, además de Oporto, aparece también uno de los primeros oficios que tuvo Magallanes: «criado del-rei em foro de moço de câmara» (Valiére 1976, 27-28)⁷.

⁵ Recoge el documento Fernández de Navarrete 1825-1837: IV, 110-112. Tras haberse defendido diferentes lugares de origen (Lisboa, Oporto, Figueiró dos Vinhos, Ponte da Barca, Aveiro, Sabrosa), parece haber quedado zanjada la cuestión sobre la población o la ciudad natal de Fernando Magallanes, siendo Oporto o, al menos, en sus más inmediatas cercanías. Sobre ello véase Barros 2009 y Dantas 2012. Las principales biografías que se siguen en estas páginas son Castro et al. 2007, García 2007 y Gil 2009: 243-348.

⁶ BNP, Códice 216, fl. 60r, accesible en Biblioteca Nacional Digital, <http://purl.pt/26460> [consultado el 15-03-2019]. Sobre el Dr. João de Barros, que no debe confundirse con el cronista João de Barros, véase Baião 1917.

⁷ Sobre Fernando Oliveira, véase Domingues 2004, 36-106.

Debió de nacer entre 1480 y 1485, no hay documento que lo confirme, y era de familia hidalga, sobre todo por parte de madre, Alda o Aldonça de Mesquita, que pertenecía a una de las ramas del linaje de los Sousa, posiblemente la de los Sousa de Arroches, cuyo blasón podía ostentar las armas de la casa real portuguesa (hecho que en Sevilla, justo antes de zarpar, le va a costar a Magallanes un conflicto y un disgusto de no estrechas dimensiones) (Lagoa 1938, I:105-125)⁸. Se sabe también que su padre, Rui de Magalhães, fue alcaide mayor del castillo de Aveiro (Castro et al. 2007, I:311).

De su juventud apenas se sabe que fue paje de la reina viuda D. Leonor, hermana de Manuel I, o al menos eso es lo que afirma en 1609 el cronista español Bartolomé Leonardo de Argensola en su *Conquista de las islas Malucas* (Argensola 1609, 6); sin embargo, su nombre no aparece en los registros de la Casa de la Reina. De ahí que exista la hipótesis, apuntada por Rui Manuel Loureiro, de que Magallanes no hubiera estado al servicio de la reina, es decir, adscrito a la casa de Viseu, sino a la de otra Leonor, la de Mendoza, hija del III duque de Medina Sidonia y primera esposa de D. Jaime, duque de Bragança (Loureiro 2017, 21). Tanto si el vínculo de Magallanes era con la casa de Viseu o con la de Bragança, es probable entonces que, como le había ocurrido al propio Vasco de Gama, quizás no él directamente, pero sí su familia se hubiera visto envuelta en la compleja situación generada por la política interior del turbulento D. João II, y que también estuviese indirectamente implicada en el desenlace de la cuestión sucesoria tras la muerte del rey en 1495 y el consecuente ascenso al trono de D. Manuel (Fonseca 2007, 42-121). A su vez, ese posible vínculo con la casa de Bragança, que en la juventud de Magallanes no tiene excesiva trascendencia —salvo para su familia y sus relaciones con el rey—, cobra sentido en 1517, cuando el portugués se dirige a Sevilla, donde se encontraban, ya muy afincados, los descendientes de los Bragança y otros importantes clanes de la nobleza portuguesa que habían sufrido la cólera y las purgas del rey D. João II durante los años ochenta del siglo XV⁹. Quizás así, tras los disgustos y las adversidades en Portugal, la opción de Sevilla y el ofrecimiento del proyecto de las Molucas al rey Carlos no era algo tan improvisado o descabellado, e incluso podría haber estado en el horizonte de Magallanes desde muy temprano.

⁸ Sobre la familia de Magallanes véase Villas-Boas 1998 y Castro et al. 2007, I:306-311.

⁹ Sobre la presencia de los Bragança en Sevilla véase la detallada primera parte de Gil 2009, 21-167.

En cualquier caso, independientemente de a qué Leonor sirviera Magallanes en su juventud, antes de zarpar hacia la India servía al rey Manuel I como «criado del-rey em foro de moço de câmara», según Fernando Oliveira; es decir, por un lado, era alguien que recibía educación en la Casa del Rey y a quien, por ello, debía obediencia, y por el otro, era alguien que servía al rey entre la nobleza considerada de segundo nivel, bajo las órdenes del mayordomo mayor y seguramente entre los oficiales de la Mesa del Rey, según la estructura jerárquica de la Casa Real portuguesa, de la que cabe decir que es de una extrema complejidad. En cualquier caso, era hidalgo del rey y por ello recibía una pequeña pensión o *moradia*, por morar y servir en su Casa.

Con ese rango, el 25 de marzo de 1505 embarcó con su hermano Diogo de Sousa —sus hermanos Duarte y Diogo usaban el apellido materno— en la armada del que iba a ser el primer virrey del *Estado da Índia*, D. Francisco de Almeida¹⁰. Y en esa expedición iba también, registrado como escudero, el que se revelaría un buen amigo y compañero de batallas y aventuras, Francisco Serrão, un personaje fundamental no sólo para la historia de Portugal y las Molucas, sino también para la historia de Magallanes en Portugal, y después ya en Sevilla a partir de 1517. Puede que hubieran embarcado en la nave *São Bartolomeu*, de la que era capitán João Serrão, quien no es imposible que fuera pariente del propio Francisco Serrão (Loureiro 2019, 22).

Estas son las noticias, pellizcadas en documentos dispersos, que han llegado de la vida de Magallanes previa a su biografía marítima. Cabe advertir en este punto que, aunque se le suela dar ese estatus, Magallanes no es aquí comparable ni a Cristóbal Colón ni a Vasco de Gama, por mucho que su viaje a las Molucas se acabe convirtiendo en colombino o gámico en lo que tiene de primigenio e inaugural, y asimismo de heroico. El Magallanes que va a Oriente es y, sobre todo, va a ser otro tipo de navegante. Es ya un producto, un estereotipo, derivado o forjado por las décadas de viajes oceánicos. Magallanes es mucho más realista, pragmático y calculador de lo que lo fue el Almirante genovés (que lo fue poco), y mucho más consciente de las circunstancias del mundo oriental de lo que lo fue Vasco de Gama (incluso del Vasco de Gama de sus dos posteriores viajes a la India). Su experiencia de Oriente no es ni gámica ni, por supuesto, colombina; por eso su proyecto es otro: evidentemente, no tiene nada que ver con la redondez del mundo, ni siquiera con las ansias imperialistas y universalistas de

¹⁰ El dato aparece en la «Ementa da Casa da Índia», Rêgo et al. 1962-1989, I: 110.

los reyes. Tiene que ver con el comercio y el enriquecimiento, tiene que ver con las especias y sus circuitos mercantiles, con las más preciadas, las más lejanas, las más exóticas, también las más desubicadas en los mapas y las menos nombradas en los textos antiguos¹¹, aunque no por ello desconocidas en los mercados, en las mesas y en las boticas occidentales. Y tiene que ver con su posesión; y ahí, visto desde la perspectiva peninsular y el afán de sus reyes por delimitar y reivindicar los espacios, sí es importante tanto la redondez del mundo como el lugar que ocupan las islas de las especias en esa redondez. A ello se cogió Magallanes para exponer su proyecto en 1518 ante un rey Carlos quizás todavía no tan interesado por los espacios marítimos —o todavía no tan informado— como lo había estado su abuelo, el rey Fernando el Católico.

Para Portugal, Tordesillas no fue tanto un problema de tierras como de océanos: había que defender el Atlántico porque era la ruta de acceso al oro y los esclavos guineanos, y también era un más o menos cómodo sistema de vientos y corrientes que permitía descender hacia el cabo de Buena Esperanza y, por tanto, llegar a Oriente (Albuquerque 1973; Pérez Embid 1948 y Pérez Embid 1973; Rumeu de Armas 1992; Díaz 1994, 10-23). Sin embargo, el tratado firmado ese 7 de junio de 1494 era tan poco claro como inexactos eran los sistemas de medición de la época o divergentes las unidades métricas. Tordesillas ni siquiera especificaba a partir de qué isla de Cabo Verde había que empezar a contar las famosas 370 leguas. Pero ese no era el problema principal del Tratado, porque si el meridiano atlántico estaba más o menos claro, el problema real se presentaba con el contrameridiano, y esa línea sí tenía que ver con la redondez de la tierra y, sobre todo, con sus dimensiones. Y ahí cada cual hacía sus cuentas, todo dependía de en qué tipo de millas o leguas se calculaba el grado de latitud, y según quién hiciera los cálculos, no sólo las Molucas, sino también Malaca y hasta Ceilán quedaban en el lado castellano del contrameridiano (como defendía Juan Díaz de Solís, otro célebre apátrida portugués). Quizás por haber estado allí (si es que realmente estuvo), Magallanes fue más prudente a la hora de contarle al rey Carlos dónde estaban las Molucas y, por tanto, por dónde pasaba el contrameridiano de Tordesillas. De eso se trataba el viaje y así se lo explicó en el memorial que le envió antes de zarpar, en septiembre de 1519. Empieza directo, como suele ser él, dejando claro que está seguro de lo que se propone hacer, pero quiere advertir al rey de que en Portugal

¹¹ Sobre las referencias a las Molucas en las antiguas fuentes indonesias, chinas, indias y árabes, o las ya occidentales, clásicas y medievales, véase Thomaz 2018, 65-79.

podrían manipular los mapas para asegurarse la demarcación de las Molucas y, por eso, en caso de morir en el intento, le da sus cálculos para que Carlos pueda defender su propiedad (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:188; Laguarda 1975, 135-178). Se advierte entonces que Magallanes toma la isla caboverdiana de Santo Antão como punto de partida para empezar a contar las 370 leguas de Tordesillas, y sus leguas son de 17'5 por grado, lo que sitúa el contrameridiano a 132º 32' E; el problema es que localiza las islas Molucas a 2º 30' a oriente de la línea demarcatoria, cuando están a unos 5º a poniente. Sus cálculos eran erróneos, pero por muy poco. Magallanes fue honesto aquí. Y quizás, como sugiere Luís Filipe F. R. Thomaz, hasta puede que cuando el 16 de marzo de 1521 alcanzó las Filipinas, se diese cuenta de su error de cálculo, lo cual nunca se llegará a saber pero cabe imaginar que, si realmente lo advirtió, la sensación debió de ser frustrante (Thomaz 2018, 92).

En cualquier caso, si en su viaje a Oriente realmente estuvo Magallanes en las Molucas, entonces pudo constatar que el asentamiento en el archipiélago iba a representar un gran lucro (Lobato 2011, 125-127). Al cruzar la frontera tenía muy claros los fines, llegar a las lucrativas Molucas, pero necesitaba los medios, y para ello debía convencer al joven Carlos no sólo de la importancia de aquellas especias, sino de que por ley le pertenecían. En cualquier caso, estuviera equivocado o no, Magallanes tenía su propio dibujo del mundo y así lo defendía, con seguridad y contundencia, frente al rey Habsburgo.

Los Orientes magallánicos

Como de su infancia y adolescencia, también se sabe poco de la vida de Magallanes en Oriente, pero de ese poco se deduce que, durante los ocho años que pasó allí, formó parte activa de uno de los períodos más intensos de la presencia portuguesa en el Índico. La flota con la que partió ese marzo de 1505 era enorme, estaba formada por veintidós naves. Claramente, el rey Manuel había entendido ya que sólo podría participar del comercio oriental si dominaba militarmente el Índico; y esas eran las instrucciones que llevaba el primer virrey de la India, D. Francisco de Almeida: dominar el mar Rojo, Ceilán y Malaca, establecer una política de alianzas y construir fortalezas. Bajo sus órdenes, Magallanes llevó a cabo acciones en la costa oriental africana: participó en 1506 en los ataques a Kilwa y Mombasa, a las que el virrey impuso el pago de tributos en reconocimiento de vasallaje al rey de Portugal; y también se integró en una expedición a Mozambique

y Sofala bajo el mando de Nuno Vaz Pereira, donde se levantó una fortaleza que debería dar acceso al oro de Monomotapa (Rêgo 1960-1977, X: 356). Puede que Magallanes siguiese durante un tiempo bajo las órdenes de Nuno Vaz Pereira, de lo cual no hay noticia pero sería lo lógico, por ser común que las guarniciones se mantuvieran formadas durante un tiempo. En caso de ser así, entonces habría estado en Ceilán, de donde volvía en octubre de 1507, echando anclas en Cochin¹².

Ya en la India, dice el cronista Gaspar Correia que Magallanes participó en la batalla naval del 3 de febrero de 1509 frente al puerto de Diu, al sur de la península del Guyarat, al noroeste de la India, en la que el virrey Almeida destruyó la armada otomana enviada por el sultán de El Cairo en ayuda a los mercaderes musulmanes, que veían peligrar su hegemonía económica por la progresiva consolidación de los portugueses en aguas del Índico. También dice Correia que Magallanes intervino en diferentes enfrentamientos en Calicut dirigidos por el malogrado mariscal D. Fernando Coutinho, donde parece que fue mal herido (Correia 1975, II:28). A finales de junio de 1509 estaba en Cochin, y en agosto zarpaba bajo el mando de Diogo Lopes de Sequeira hacia Malaca, donde llegó en septiembre. Sequeira debía iniciar relaciones con el importantísimo puerto malayo, al que llegaban y, desde allí, se distribuían, los más preciados productos del sudeste asiático. Fuera como fuese, los portugueses debían afianzarse allí y las negociaciones fueron largas, de modo que durante aquellos meses de acuerdo político-económico también se fue recabando información valiosa sobre flujos de mercancías y gobiernos territoriales. Sin embargo, las cosas no fueron bien en ese primer contacto con Malaca y la incipiente *feitoria* portuguesa fue atacada. Se sucedieron enfrentamientos violentos que obligaron a Diogo Lopes de Sequeira a retirarse, y parece que Magallanes, según cuenta el cronista Fernão Lopes de Castanheda, tuvo ahí un papel destacado y hasta salvó la vida a su amigo Francisco Serrão, a punto de morir a manos de los malayos. Fue duro aquel combate, murieron sesenta hombres y Diogo Lopes de Sequeira tuvo que abandonar allí al ya designado *feitor* portugués, Rui de Araújo, con sus dieciocho funcionarios (Castanheda 1979, II: 464-473).

De regreso a la India, supieron que el nuevo gobernador era Afonso de Albuquerque y que D. Francisco de Almeida ya había zarpado hacia Portugal. Eso mismo decidió hacer Lopes de Sequeira para evitarse seguros problemas con el gobernador, al no haberse puesto de su parte en

¹² Sugiere esta hipótesis Loureiro 2017, 23.

los tensos conflictos entre éste y el virrey Almeida. Magallanes, junto a su amigo Serrão y otros más, desembarcó en la costa de Kerala, al sur de la India. Fue entonces cuando, a finales de 1509, Magallanes y Francisco Serrão decidieron embarcar en Cochín en una de las tres naves que partían cargadas de mercancías a principios del año siguiente hacia Portugal. Hubiera podido llegar a ser fatídico ese viaje, hasta el punto de no haber llegado a existir nunca la futura armada de las Molucas, pero no lo fue del todo. Dos de las naves, y en una de ellas iba Magallanes, encallaron en los Bajos de Pádua, un atolón al norte de las Laquedivas, y una vez más el cronista Fernão Lopes de Castanheda destaca el comportamiento ejemplar y solidario hacia los otros naufragos y sus pertenencias que mostró Magallanes en aquel naufragio al quedarse en el atolón a esperar el rescate mientras los mandos se dirigían a Cananor en busca de auxilio (Castanheda 1979, II: 509-511). Parece que la espera no fue corta, dos semanas duró. Este suceso hizo que, contrariamente a sus planes y seguramente porque en el naufragio habría perdido parte de sus negocios y mercancías, Magallanes permaneciera en la India durante el trascendente año de 1510 en el que el gobernador Afonso de Albuquerque conquistó Goa, la que sería capital del *Estado Português do Oriente*¹³.

En septiembre estaba en Cananor y, por orden de Afonso de Albuquerque, encargaba una armadura en el almacén de abastecimiento de la fortaleza, lo cual lleva a imaginar a Magallanes ostentando algún cargo militar¹⁴. Y en octubre volvía a estar en Cochín, parece que participando en el consejo de capitanes, lo cual hace pensar que quizás tenía asignado o se le iba a asignar algún cometido en la inminente toma de Goa (Albuquerque 1884-1835, II:6-7). Aunque también cabe imaginarlo incomodando al propio Albuquerque, como sugiere José Manuel García, porque parece ser que Magallanes intervino en el consejo para recomendar al gobernador que no requisase los navíos mercantes de Diogo Mendes de Vasconcelos, que por entonces había llegado a la India, ya que no podrían partir cargados rumbo a Lisboa con el monzón propicio, que era entre diciembre y febrero (García 2007, 24)¹⁵. Algunos han querido ver en esta recomendación una evidencia de los conocimientos náuticos de Magallanes, aunque también puede muy bien ser que Fernando de Magallanes tuviera intereses mercantiles en esas

¹³ Sobre Afonso de Albuquerque véase Pelúcia 2016 y García 2017.

¹⁴ Se reproduce el documento en Albuquerque 1884-1835, I:287-288.

¹⁵ La carta del gobernador al rey Manuel en la que le cuenta la recomendación de Magallanes está datada el 12 de octubre de 1510, y el segundo y definitivo asalto a la ciudad de Goa fue en noviembre, Albuquerque 1884-1835, II:7.

naves y quisiera protegerlas. En cualquier caso, parece que no fue el único en discutir el empleo de naves de carga y sus tripulaciones en el asalto a Goa, y asimismo esa discrepancia apenas quedó en eso, porque Albuquerque no sólo empleó las naves en el ataque, sino que después se las llevó a Malaca.

Si no hay noticia de que Magallanes hubiera participado en la toma de Goa, sí la hay de su intervención en la de Malaca, que fue a mediados de agosto de 1511, y allí estaba también, como era costumbre, Francisco Serrão. El gobernador Albuquerque ya poseía la deseada Malaca, el paso hacia Extremo Oriente y el Pacífico, la posición idónea para dominar el golfo de Bengala, Insulindia, Indochina y el sur de China (Thomaz 2000). Y mientras se construía la consabida fortaleza, también se enviaban naves hacia el este con la misión de explorar y recabar información político-mercantil. En Malaca estuvo Magallanes un año y medio, hasta que el 11 de enero de 1513 zarpó hacia Lisboa.

Y un año y medio da para mucho, incluso para enrolarse en una de esas armadas de exploración. Una de las grandes incógnitas que suscita la experiencia biográfica de Magallanes en Oriente es saber si embarcó en una de las tres naves que en 1511 Afonso de Albuquerque mandó a cargo de António de Abreu a las islas de Ambon, Seram y Banda (Rêgo 1975, 77-89; Frade 2002, 51-69). Entre los pocos nombres que han quedado recogidos de los que formaron parte de la expedición no aparece el de Magallanes, pero Francisco Serrão capitaneaba el *Sabaia* (y su piloto era Gonçalo de Oliveira) y Simão Afonso Bizagudo una carabela (su piloto era Francisco Rodrigues). Según el cronista Fernão Lopes de Castanheda —que da a entender abiertamente que Magallanes estuvo allí: «o mesmo Fernão de Magalhães fora testemunha» del viaje de António de Abreu, «tendo a certeza onde aquelas ilhas jazião» (Castanheda 1979, II:442)—, el piloto de la nave capitana, la *Santa Catarina*, era Luís Botim, que en 1516 volvió a las Molucas y elaboró un valioso mapa, el primero del archipiélago. Parece que Albuquerque les ordenó explícitamente que no hicieran el pirata y que causaran buena impresión; y aparte del extenso racimo de islas en las que estuvieron y el clavo y la nuez moscada que cargaron en Banda antes de regresar a Malaca —sin haber llegado propiamente a las Molucas—, lo más interesante para la biografía de Fernando Magallanes es que la embarcación de su amigo Francisco Serrão naufragó en la deshabitada isla de las Tartarugas (Nusa Penju, en el archipiélago Kepuluauan Lucipara) y no regresó con António de Abreu. Parece que los náufragos pasaron allí dos meses hasta que se apoderaron de una nave, consiguieron llegar a Ambon, y de allí, a Ternate;

y dice el cronista António Galvão que allí se quedaron los portugueses siete u ocho años (Galvão 1987, 107)¹⁶. Y más tiempo también se debieron de quedar, porque, aunque se le esperaba en Malaca y hasta se le fue a buscar, Francisco Serrão no se movió de las Molucas hasta el día de su muerte, en 1521, y desde allí fue escribiéndole cartas a Magallanes y esperando su llegada mientras se ganaba la confianza del rey de Ternate y adquiría total libertad de acción¹⁷.

Que su nombre no conste entre los pocos que fueron anotados de entre los que formaban parte de la expedición de António de Abreu no quiere decir que no hubiera embarcado. Puede que hubiera ido, pero sin desempeñar ningún cargo importante y sin protagonizar ninguna acción destacable que valiera la pena registrar. También cabe la hipótesis de que sí se hubiera dispuesto de esa información, pero que, vistas las posteriores consecuencias para Portugal y para España de la experiencia oriental del portugués, no hubiera sido recogida o directamente se eliminase, para evitar que quedase constancia oficial de la presencia de Magallanes en las Molucas antes de 1519. Siguiendo en el ámbito de las suposiciones, dado el carácter ambicioso de Magallanes, cuesta pensar que se hubiera quedado en Malaca mientras zarpaba una gran expedición en busca de una de las especias más raras, caras y difíciles de adquirir de la época, y en la que, además, iba su amigo Francisco Serrão.

Además, también se puede dar crédito al ya mencionado Fernando Oliveira cuando, en su copia comentada del manuscrito de Leiden cita el nombre de «um seu parente chamado Gonçalo Oliveira, em cuja companhia [Magallanes] foi ter àquela terra do qual entendeu a verdade do sitio daquellas terras» (García 2007, 197; Valière 1976, 26-27). Quizás, si realmente formó parte Magallanes de esa expedición, no sólo se benefició de la compañía y los conocimientos del piloto supuestamente pariente suyo, sino también de los que pilotaban las otras dos naves, Luís Botim y, sobre todo, Francisco Rodrigues, cuyos primeros mapas del sudeste asiático llegaron con su *Livro* a Lisboa en 1516. En ese año, que es el de la *Carta marina* de Waldseemüller y es el año de la muerte del rey Fernando el Católico, también llegaba a Lisboa un documento fundamental para entender el funcionamiento del mundo económico asiático y extremo-oriental, la *Suma Oriental* del boticario Tomé Pires, obra escrita entre 1512 y 1514 y que no fue impresa en su época, pero circuló y hasta le llegó al humanista y gran

¹⁶ Sobre los primeiros contatos portugueses com las Molucas véase Thomaz 2003.

¹⁷ Sobre Francisco Serrão véase Lobato 2011.

editor Giovanni Batista Ramusio, y que contenía detallada información sobre todo lo oriental, también sobre las Molucas y sus contenidos mercantiles (Ramusio 1978-1988, II:537-709; Loureiro 2002, 107-123; Pires 2017). Ya sería rizar el rizo, aunque de ningún modo sería imposible, que Magallanes hubiera conocido en Malaca al sabio e informado Tomé Pires, o que incluso hubiera consultado su *Suma Oriental*. Como sugiere Rui Manuel Loureiro, la otra gran obra sobre Oriente que quizás sí llegó a tener Magallanes, aunque no en su versión original, fue el *Livro das Coisas do Oriente* del funcionario de la *feitoria* de Cananor Duarte Barbosa, y fue esta una obra que también circuló manuscrita y también llegó a manos del informado Ramusio (Ramusio 1978-1988, II:711-780). En la primera página de una versión manuscrita y en castellano que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid, se puede leer: «este libro compuso fernando magallanes portugués piloto lo qual el vio y anduvo», y estas líneas llevan a pensar que este ejemplar hubiera pertenecido a Magallanes (Barbosa 1996-2000; Blázquez 1920; Loureiro 2019, 17-47). En cualquier caso, si Magallanes fue realmente a Banda en esa armada, no se quedó con su amigo Serrão —ya no se volverían a ver nunca más—, sino que regresó a Malaca con António de Abreu (García 2007, 23-27; Castro et al. 2007, 317-319). Y también con Abreu abandonó Malaca en enero de 1513 hasta Cochín, donde juntos embarcaron de regreso a Portugal. Magallanes se llevaba de Malaca a su criado malayo Henrique.

Lisboa: una llaga en el ánimo

Cuando a mediados de 1513 regresó a Lisboa después de haber pasado ocho años en Oriente, contrariamente a lo que se suele pensar, no ofreció su proyecto al rey Manuel. Es fácil caer en la tentación de imaginar a Magallanes proponiendo a su rey la posibilidad de llegar al preciado clavo de las islas Molucas siguiendo una ruta hacia Occidente, como veinte años antes había hecho el genovés Cristóbal Colón ante el rey D. João II para llegar a la pimienta indostánica. Sería sorprendente que dos reyes portugueses, los dos grandes reyes del viaje oceánico renacentista, hubieran rechazado dos de las mayores proezas de la historia de Occidente. Pero no fue así. Aunque sí es cierto que si algo une a Cristóbal Colón y a Magallanes, aparte del rumbo de sus naves, es que ambos cruzaron la frontera portuguesa para ofrecer sus proyectos a reyes españoles. Las de Colón y Magallanes fueron iniciativas propias, ambas gestadas en Portugal y gracias a los avances de los viajes portugueses, y eran ideas muy osadas que entraban en conflicto con

los intereses político-económicos y diplomáticos de la Corona portuguesa. Y aun a pesar de poder herir sensibilidades, cabe aceptar que, en justicia, los viajes de Colón y Magallanes no cumplieron sus propósitos: el genovés no llegó a Catay ni se entrevistó con el Gran Khan y el portugués no llegó a las Molucas ni consiguió demostrar en qué lado del contrameridiano de Tordesillas se encontraba el archipiélago. Aunque evidentemente, el valor de esas experiencias no está en su fracaso, sino en la trascendencia de la gesta realizada y de la realidad encontrada.

Manuel no rechazó la propuesta de Magallanes sencillamente porque no la recibió ni le fue solicitada ninguna licencia. Además, ¿qué iba a decir esa propuesta?, ¿que quería llegar al clavo y a la nuez moscada siguiendo una ruta hacia el poniente? No, pensado desde Portugal ese planteamiento era absurdo: en absoluto se hubiera arriesgado el rey Manuel a romper los acuerdos de Tordesillas y a poner en peligro la frágil armonía entre las coronas peninsulares, apenas sujeta por sus sucesivos matrimonios con las infantas Católicas. A Manuel ya le llegaba a Lisboa el clavo y la nuez moscada, sólo tenía que esperar con paciencia los largos meses que sus naves necesitaban para hacer la ruta del Cabo. No, durante los cuatro años que Magallanes estuvo en Lisboa desde que llegó de la India hasta que cruzó hacia Sevilla, el plan para volver a las Molucas no pasaba por cruzar el Atlántico. Cabe pensar, aunque se pueden manejar otras hipótesis, que Magallanes cambió de plan cuando se enfadó con el rey, y el disgusto le vino por diversos agravios.

Además, ¿quién era Magallanes en 1513? ¿Y quién era el rey Manuel en 1513? Porque el rey Manuel de 1513 era el de la espectacular embajada bajo el mando de D. Tristão da Cunha que partía de Lisboa para prestar obediencia al papa León X y para que Roma presenciara una muestra de riqueza y exotismo inimaginables hasta aquellas fechas. Era el rey de Hanón, el gran elefante blanco de la India que inspiró poemas y pinturas y se elevó en símbolo del triunfo del imperio cristiano sobre el infiel; era el rey del caballo persa y la jaula dorada con la onza de caza a su grupa. Ese 1513 fue de tal aparatosa teatralidad para demostrar la grandeza del reino de Portugal y el poder de su rey, que Durero, en su famosa xilografía, confundió la fecha con la de otro pasmoso suceso que ocurriría dos años después, en 1515 y en el Terreiro do Paço de Lisboa: la lucha entre el *ganda*, el rinoceronte que el sultán gujarati Muzaffar II le regalaba al rey Manuel, y (al parecer) el más pequeño de los elefantes del zoológico manuelino (Costa 1937). Eso era el rey cuando Magallanes regresó de Oriente. Y Oriente, ¿qué era? Desde la perspectiva portuguesa, Oriente se estaba convirtiendo en

un espacio de actividad política, mercantil y corsaria sin precedentes en ningún otro lugar del mundo conocido. En cualquier caso, Magallanes no le hizo esta propuesta al rey, y hasta puede que ni siquiera se planteara ese dilema. Durante los años lisboetas posteriores a la experiencia oriental el plan era otro.

Pero, ¿qué era Magallanes en 1513? Era alguien que había embarcado hacia la India y había conseguido volver sin perder la vida. Era alguien casi tan desconocido como el joven Magallanes que en 1505 había embarcado hacia Oriente. En 1513, Magallanes llevaba muchas millas náuticas encima, muchas batallas, muchas imágenes de lo desconocido, mucho dibujo del mundo aprendido. En realidad, había estado en lugares que no estaban en el dibujo del mundo, y había regresado con una idea. Y la consumación de esa idea pasaba por la traición.

Probablemente por el impacto negativo que iba a causar la Armada de las Molucas —tanto durante los preparativos previos como en los resultados—, los grandes cronistas oficiales del viaje oceánico portugués, todos ellos escribiendo sus crónicas largos años después del viaje, dedicaron una atención relativa a Fernando Magallanes. Pero junto a ese desdén, también se dedicaron a elaborar una versión y una opinión oficial sobre lo que podría llamarse *el caso Magallanes* (Avelar 2002, 305-321; Garcia 2002, 323-328). Y esa imagen sobre Magallanes pasa, por un lado, por describir la atención que prestaba a todo lo que arribaba a los mulles del Tajo —y ahí dice João de Barros que el navegante «sempre andava com pilotos, cartas de marear e alturas de leste-oeste» (Barros 1988-1992, III, V, VIII)—, y por el otro, por saber transmitir el despecho que sentía el navegante al considerarse maltratado por el rey Manuel. Los ingredientes con los que se crea esta imagen forman muy buena combinación, porque junto al resentimiento y el disgusto, crecía también el estímulo que causaban las cartas que Magallanes recibía de su amigo Francisco Serrão en las que lo animaba a emprender un viaje del que había de obtener grandes beneficios económicos. Cuenta João de Barros que Magallanes, para que D. Manuel reconociera sus méritos, añadía «tantas palavras e mistérios» a las informaciones que recibía de Serrão que «parecia virem aquelas cartas [...] doutro novo mundo, em que tinha feito mais serviço a el-rey do que fizera o almirante D. Vasco da Gama no descobrimento da India». Y a la exageración de Magallanes agregaba João de Barros la fundamental simiente del mal —«o demónio sempre [anda] no ánimo dos homens»— para que el descontento llevase irremisiblemente a explicar y justificar la traición del navegante a su rey y «acabasse em maus caminhos, como acabou» (Barros 1988-1992, III, V, VIII).

El rey Manuel no premió a Magallanes cuando volvió de Oriente. No aumentó su *moradia* ni su posición social. El cronista Jerónimo Osório, el más agresivo sobre *el caso Magallanes*, ampuloso y retórico como es propio de su estilo, quiso explicar con precisión cómo y por qué empezó el desencuentro entre el monarca y el navegante y cuál fue la actitud de D. Manuel respecto a esa famosa pensión compensatoria que le «abriu uma profunda chaga no ânimo» y lo llevó a olvidar «a fé, a piedade e a religião» para «trair o rei que o educara, a patria que lhe dera o ser e a extremos perigos aventurou a vida» (Osório 1944, 225). Magallanes consideraba, dice Osório, que por los servicios prestados el rey «lhe devia aumentar mais dous tostões por mês a moradia», pero el rey lo vio «ambicioso» y se los negó. Si hasta aquí había intentado Jerónimo Osório ser más o menos medido, a partir de este punto no puede contener su indignación y califica a Magallanes de desagradecido, traidor, pérfido y malvado, y hasta lo increpa directamente de forma durísima, para pedirle con trascendencia: «desnega a tua homenagem, contesta em autos públicos a tua perfidia, deixa à posteridade autêntica memoria da tua maldade» (Osório 1944, 226). Entonces, tras la negativa de Manuel, dice Gaspar Correia, Magallanes le pidió «licença para ir buscar vida onde lhe fizessem mercê, ao que el-rey respondeu secamente que ninguém lho não tolhia». Muy ofendido, Magallanes «se alevantou e saiu da casa onde el-rey estava logo rompendo o seu alvará de filhamento e os pedaços deitou da mão» (Correia 1992, 200).

Ni regalía ni ningún tipo de licencia le concedió D. Manuel en el mismo momento, 9 de abril de 1517, en el que D. Tristão de Meneses partía de Lisboa hacia las Molucas. Quizás aquí está el núcleo de todo el problema. Puede que Magallanes pensara que era él quien debía, si no capitanear, sí tener algún cargo en esa expedición que lo hubiera acercado, de manera legal, a su amigo Francisco Serrão y al lucrativo clavo. Quizá el viaje de Tristão de Meneses le cerraba definitivamente las posibilidades, pero parece que el portugués estaba ya tan decidido, que ensayó otra alternativa. Confirma esa determinación João de Barros al referirse a unas cartas de Magallanes encontradas por su perseguidor en aguas de las especias, el capitán António de Brito, entre los documentos de Francisco Serrão en la isla de Ternate, en las que decía que «cedo se veria com ele [con Serrão]; e que quando não fosse por via de Portugal, seria por via de Castela, porque em tal estado andavam suas cousas», y añade que lo esperase, porque «já se conheciam a pousada para ele esperar» (Barros 1988-1992, III, V, VIII). Según João de Barros, Magallanes tenía claro cómo llegar a Ternate, donde Francisco Serrão había instalado

su feudo, pero el estado en que «andavan suas cousas» no eran únicamente esos dos *tostões* que el rey le debía.

Poco después de volver de Oriente, el 17 de agosto de 1513, Magallanes zarpó de Lisboa hacia Marruecos integrado en el ejército de D. Jaime, duque de Bragança, para conquistar la ciudad de Azamor (García 2007, 27-29; Castro et al. 2007; Lavajo 1993, 9-19). Parece que allí fue herido y que le mataron el caballo (cuya pérdida, económica, no dejó de reclamar al rey, como confirma una carta seca y directa que escribe el 29 de marzo de 1514)¹⁸. Con la ciudad se tomaron dos mil cabezas de ganado vacuno que quedaron a cargo de Magallanes, de las que, según João de Barros, vendió cuatrocientas a los marroquíes y después dijo que se las habían robado. Tras este incidente, que dio bastante que hablar, volvió a Lisboa, y entonces, dice Barros que «o que mais danou a Fernão de Magalhães, mais que o meio cruzado de acrecentamento cada mês em sua moradia, que era seu requerimento», fue que algunos de los que estuvieron con él en Azamor empezaron a difundir lo del robo del ganado y a decir que fingía cojera. Esto, mas lo que el propio Magallanes decía «como homem indinado», hicieron que el rey entretuviera sus solicitudes, y obligó a Magallanes a tener que dar explicaciones. Pero puntualiza el cronista que no fue ese incidente lo que decidió a Magallanes a expatriarse a España, porque ya antes de Azamor había estado recabando información y entrevistándose con gente de mar (Barros 1988-1992, III, V, VIII).

También es cierto que D. Manuel debía de estar un poco hartó ya, porque antes de lo de Marruecos, el rey, o sus jueces y funcionarios, tuvieron que dar solución a un conflicto económico que Magallanes traía desde la India. Parece que en 1510 y en la ciudad de Cochín, había hecho de prestamista: firmó un contrato con un tal Pedro Anes Abraldez por el que le dejaba cien cruzados, y una vez en Portugal, éste debía devolverle doscientos. En 1513, cuando llegó a Lisboa, los reclamó y no los obtuvo, entre otras cosas porque Abraldez estaba arruinado y moría ese mismo año. Magallanes, muy pendiente de sus economías, requirió la deuda ante el juez al padre del comerciante, pero cuando se firmaba sentencia a favor del navegante, este ya estaba en Azamor, por lo que dio poderes a su hermano Duarte de Sousa para que cobrase el dinero. Éste, a finales de noviembre de 1516 recibió 80 000 *réis*; y parece que faltaban 3751 que Magallanes no estaba dispuesto a perdonar, aunque nunca los llegó a cobrar¹⁹. Y la

¹⁸ Se reproduce la carta en Denucé 1911, 130-131.

¹⁹ Documentos en García 2007, 31-37.

última fase de este episodio, el quisquilloso documento recordatorio de que todavía no estaba cerrado el litigio, lo escribía Magallanes en mayo de 1517, cinco meses antes de llegar a Sevilla.

En cualquier caso, por documentos sobre transacciones mercantiles, cabe entender que, una vez Magallanes regresó de Marruecos, estuvo dedicado al comercio de productos que llegaban de Oriente (Viterbo 1988, 227). Y quizás fue entonces cuando entró en contacto con el informado mercader burgalés Cristóbal de Haro, establecido en aquel momento en Lisboa desde donde mantenía gran actividad por cuenta propia en Sierra Leona y Brasil (Loureiro 2017, 27). Como a Magallanes, le faltaba poco a Cristóbal de Haro para cruzar la frontera rumbo a Sevilla, también por un conflicto con el rey Manuel, y acabar siendo uno de los principales financieros del viaje a las Molucas (Gil 2009, 252-254).

Puede que fuera Cristóbal de Haro quien le sugiriera a Magallanes probar suerte en Sevilla, aunque también, con serias dudas, se puede creer a otro burgalés, el ladino factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, que se dio prisa en engatusar a Magallanes (no así al socio Ruy Faleiro) para sacar buena tajada de los posibles beneficios de la futura expedición. Primero, propuso a los portugueses quedarse un quinto de todo lo hallado y, después, una octava parte; y todo ello se acordaba y se firmaba camino a Valladolid antes del encuentro con Carlos V. Le salió mal la jugada a Aranda y el 2 de julio de 1519 tuvo que enfrentarse a un proceso ante el fiscal real, el licenciado de Prado, por orden del rey. Allí, como recoge Juan Gil, presume Aranda de ser el hacedor de todo el proyecto a las Molucas al haber escrito «a algunos amigos suyos» de Lisboa por si sabían de alguien con experiencia «para descubrir las islas y tierras que tenía el rey [y para que] trabajasen en se los enviar a Sevilla»²⁰. Cabe sospechar que Juan de Aranda buscaba una justificación que explicase la firma de la obligación contractual de Magallanes y Faleiro con él, pero de ser cierto lo que dice en su defensa, entonces Magallanes se fue a Sevilla no tanto, o no sólo, por despecho ante el maltrato recibido por el rey Manuel, sino con los planes sevillanos hechos ya desde Lisboa al haber sido supuestamente contactado por los «amigos» de Juan de Aranda.

²⁰ Para el período sevillano se sigue aquí a Gil 2009, 243-387. El contrato entre Aranda y Magallanes en Fernández Navarrete 1825-1837, IV:110-112. El proceso a Aranda citado en Gil 2009, 252-253.

Sevilla: estorbos y embarazos y malas voluntades

Cruzó la frontera. Era octubre de 1517 y un mes y medio después cruzó otro agraviado por el rey portugués, el cosmógrafo Ruy Faleiro. A Sevilla llegó un hombre, en palabras del padre Bartolomé de las Casas (con él se encontró en Valladolid un año después), que no parecía «de mucha autoridad, porque era pequeño de cuerpo y en sí no mostraba ser para mucho, [aunque] tampoco daba a entender ser falto de prudencia [...] porque parecía ser recatado y de coraje» (Casas 1957, II:415-416). Cojeaba, desde la herida sufrida en Marruecos (Barros 1988-1992, III, V, VIII), y por las imágenes que se conservan de él no era excesivamente agraciado, de piel cetrina, barba poblada y oscura, mirada severa. Sombriamente barroco parece Magallanes en sus retratos.

Magallanes se llevaba de Lisboa libros y mapas (Loureiro 2019), además de su experiencia como navegante en aguas extremo-orientales todavía muy mal dibujadas, pero dibujadas. Llegaba a Sevilla para proponerle al rey una idea antigua en España, alcanzar las islas de las especias navegando hacia el poniente y regresar por el mismo camino. Y Magallanes añadía a esa idea la demostración de que esas islas pertenecían a la Corona española. Tuvo que esperar; el rey ni siquiera era rey. Lo sería de Castilla el 9 de febrero de 1518, juntamente con su madre, la reina Juana la Loca, y hasta el 29 de julio no lo fue de Aragón. Si a Barcelona llegó el 15 de febrero de 1519, las Cortes catalanas no juraron hasta el 16 de abril. Nadie se lo puso fácil al joven Habsburgo, cuatro años tardó en ser rey de Castilla, Aragón y Navarra. Eran reinos turbulentos, desconfiados, descontentos. Y además, su abuelo el emperador Maximiliano I moría el 12 de enero de 1519. Y además, su otro abuelo, Fernando el Católico, no había conseguido dejarle resuelta la realidad física del Tratado de Tordesillas.

Al mismo tiempo que iba de un lado a otro de sus reinos convocando cortes, Carlos concertaba con el embajador Álvaro da Costa el matrimonio de su hermana Leonor (sobrina de las dos anteriores esposas del rey Manuel I, Isabel y María) con el rey portugués. El contrato se firmó el 10 de julio de 1518 y se casaban ocho meses después, el 7 de marzo de 1519 (Góis 1949-1955, IV:33-34; Osório 1944, 368). Sin duda el joven Habsburgo iba a tener que ser muy cuidadoso en todo lo referente a Magallanes si no quería empezar mal con el potente reino vecino. Quizás por eso, los tratos entre Magallanes y Faleiro y el rey Carlos se acordaron muy rápidamente y el 22 de marzo de 1518 se firmaba el asiento. La Corona concedía a los descubridores, entre otros privilegios, la capitanía general de una armada

formada por cinco naves, el título de adelantado y gobernador en condición hereditaria sobre las tierras descubiertas, la veintena «de todo el provecho e interesse que de todas las tales tierras e islas que así descubriéredes» y licencia para sacar rendimiento de productos mercantiles en posteriores expediciones por un valor de 1000 ducados (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:116-120). Magallanes fue nombrado caballero de la Orden de Santiago, pero no le fue otorgado el título de Almirante que él solicitaba; a su vez, se le asignaron 50 000 maravedís anuales por la capitanía de la armada, mas una paga de 8000 maravedís mensuales durante el tiempo que durase la expedición. Todo el proceso, que iba a ser largo, se había puesto definitivamente en marcha.

Podría decirse que el rey Manuel estuvo tranquilo hasta que le empezaron a llegar cartas de sus embajadores y sus *feitores* en España. La actividad de diplomáticos y espías fue casi desenfrenada. En cuanto el rey supo del exitoso encuentro entre el rey Carlos y Fernando Magallanes y Ruy Faleiro, hizo lo posible por intervenir las decisiones de su sobrino y cuñado. Las cartas de sus agentes demuestran que el rey seguía paso a paso el avance de los preparativos del viaje. Al embajador Álvaro da Costa, que se encontraba en Zaragoza para negociar con Carlos los esponsales de su hermana, le cogió desprevenido la rápida capitulación con Magallanes. Empieza aquí el estigma de la traición que va a perseguir a Magallanes hasta el día de su muerte, porque el embajador, en carta del 28 de septiembre de 1518, le contaba a D. Manuel lo claro que había sido con Carlos al denunciar el inoportuno acogimiento en España de dos vasallos huidos del reino vecino justo en el momento en el que se estipulaban mayores vínculos entre ambos reinos, y añadía que «muitos vassalos e homens tinha [Carlos] para fazer seus descobrimentos» para que ahora emplease «os que vossa alteza tinha descontentes» (Rêgo 1960-1977, IX:403-404; Garcia 2007, 154-155).

Parece que todo el mundo entendía que Magallanes se había ofrecido a España por resentimiento. De las palabras de Álvaro da Costa, parece también que el rey Carlos se estuviera aprovechando del desencuentro entre D. Manuel y Magallanes —aunque el rey aparentase sorpresa, según el embajador—, pero el agente portugués añadía en su carta algo fundamental: ha sabido por el cardenal Adriano de Utrecht que el que «sustém este negócio» es el arzobispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, que ha contribuido en «fazer crer a el-rei que elle não errava nisto a vossa alteza, porque não mandava descobrir senão dentro do seu limite» (Rêgo 1960-1977, IX:403-404; Garcia 2007, 154-155). Álvaro da Costa había encontrado la manera de decirle a D. Manuel que, a pesar de todo, Carlos iba

a seguir adelante con el negocio de las Molucas porque nada legalmente lo impedía. La respuesta del 28 de febrero de 1519 del rey Carlos a una carta de D. Manuel, hoy extraviada, apenas quince días anterior demuestra que se estaba gestando un grave conflicto entre ambos estados que adquiriría dimensiones geográficas incontrolables. Desde una política de hechos consumados, Carlos intentaba tranquilizar a Manuel puntualizando que había dado órdenes expresas a Magallanes para que no pasara por áreas de jurisdicción portuguesa. Se lo decía con amabilidad, pero sin disimulo y consciente de la delicada situación (Rêgo 1960-1977, VIII:554).

Si la carta de Carlos dejaba claro que la armada de las Molucas iba a zarpar, la preocupación que desprendía el tono de la carta que le escribía Sebastião Álvares, administrador de Portugal en Sevilla, el 18 de julio de 1519 al rey Manuel confirmaba que la maquinaria de la organización del viaje se había puesto en marcha, porque en ella se refería a la presencia en Sevilla de los cartógrafos Pedro y Jorge Reinél, padre e hijo, y de Diogo Ribeiro, que preparaban los mapas que Magallanes necesitaba para su viaje (Coelho 1892, 431-435). Esto era muy grave y siente el peligro el funcionario del rey, sobre todo, porque los cartógrafos parecen estar dibujando un patrón cartográfico que debía demostrar no sólo el buen fin de la propuesta de Magallanes siguiendo un rumbo hacia poniente, sino el lugar exacto que ocupaban las islas especieras.

En Portugal, ya en mayo de 1518 se había reunido el Consejo de Estado y dice Damião de Góis que, en su intervención, el obispo de Lamego, D. Fernando de Vasconcelos de Meneses, propuso que se hiciera volver a Magallanes y, o bien se le concedía la merced que reclamaba, o bien se le condenaba a muerte (Góis 1949-1955, vol. IV). Incluso corrió el rumor por Zaragoza de que Magallanes y Faleiro estaban en peligro de muerte, hasta el punto, dice el padre de las Casas, que el obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, les puso protección (Casas 1957, II:104). Pero Magallanes no solamente tenía problemas en Portugal; desde la firma de la capitulación con el rey Carlos, también los tenía en España. De hecho, el propio Carlos había contribuido por la torpe desconsideración hacia los oficiales de la Casa de la Contratación, el contador Juan López de Recalde y el tesorero Sancho de Matienzo, que, ya enfadados por la oportunista jugada de Aranda (que también había enfadado al rey), se enteraron de los acuerdos con Magallanes una vez ya firmados. Tuvo que disculparse el rey y permitirles la elección del tesorero, el veedor y el escribano de la armada, además del nombramiento de un segundo capitán que compartiera el mando con Magallanes (que finalmente eligió el obispo Fonseca, y este fue Juan de

Cartagena) (Gil 2009, 258-259). Por su parte, los oficiales de la Casa de Contratación vieron inviable que la armada largara velas el 25 de agosto de 1518, como se había propuesto. No fue hasta un año después cuando Magallanes consiguió zarpar; de lo cual, obviamente, también estuvo al tanto el rey Manuel.

Cuando, el 14 de mayo de 1518, Magallanes y Faleiro llegaron a Sevilla con su capitulación firmada empezaron los problemas y los contratiempos. Y ahí no sólo tienen que ver los despechos de los funcionarios y la misma dificultad de organizar un viaje de esa envergadura, aunque la Casa de la Contratación no lo puso en absoluto fácil, sino el propio Magallanes, su actitud y personalidad, su orgullo y su soberbia, además de la sombra que envolvía su reputación. En cualquier caso, el despacho económico de la armada de cinco naves para un viaje que se preveía de dos años era de una enorme complejidad y el memorial firmado por el obispo Fonseca de todo lo que se debía comprar y proveer era detalladísimo. El dinero debía salir de los 5000 pesos llegados de Cuba, y otros 5000 ducados debían sacarse de otros 30 000 pesos que habían llegado de las Indias, un millón puso el duque de Alba, otro la reina Germana de Foix, además de los préstamos de los banqueros alemanes y el trato con los mercaderes burgaleses (Gil 2009, 260-261). El dinero era un problema, pero también lo era el disgusto que provocaba el propio Magallanes.

Desde España, tanto en Sevilla como durante el viaje, su origen portugués y la deslealtad a su propio rey impusieron la desconfianza entre los oficiales de la Casa de la Contratación y entre los hombres de diferente grado que iban a formar parte de la tripulación. Palpó antes de zarpar ese violento recelo cuando el 21 de octubre de 1518 colgó sus blasones de unos cabestrantes que se habían plantado en tierra junto a una nao que se iba a varar en el puerto de las Muelas y en la que debía enarbolarse el estandarte del rey. Se avanzó Magallanes y tendió sus insignias antes que las de Carlos, por lo que se vieron claramente en Sevilla las cinco quinas de la Casa Real portuguesa (Herrera 1601-1615, II: 4, 9; García 2007, 20-21; Castro et al. 2007, 307-308). Creció tanto la tensión que hasta se desenvainaron las espadas, y Magallanes se ofendió mucho. Tan agraviado se sintió, que acusadoramente se lo contó al rey Carlos en una carta directa y casi desafiante, como solía ser su tono, el 24 de octubre de 1518, en la que, además, le reclamaba el dinero acordado para acabar de proveer la flota, ya que los funcionarios de la Casa de Contratación lo entretenían con dilaciones²¹. El rey se puso de

²¹ Recoge la carta Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:124-127.

parte de Magallanes y reprendió a todos aquellos que habían alimentado la tensión.

Quizás Magallanes no había dado la suficiente importancia al hecho de ser portugués. Y a enredar ese inconveniente contribuyó el propio rey Carlos, al dar poder absoluto al capitán mayor, pero embridado por el funcionario Juan de Cartagena, cuyos cargos eran —con el de capitán de la tercera nave, la *San Antonio* (las capitanías de las dos primeras podía elegir las Magallanes)— el de veedor general y tesorero, es decir, era representante de la Tesorería Real y responsable de las transacciones comerciales. Además, Cartagena era parte directamente implicada en la empresa —había invertido dinero— y, para complicarlo más, recibía un salario superior al del propio Magallanes. Este, por su parte, debía rendir cuentas ante el funcionario real en todo lo relativo a lo mercantil, y esta instrucción repercutía también en lo privado, es decir, en todos los negocios que por cuenta propia pudiera llevar a cabo el capitán portugués²². Cartagena era, además, una especie de policía, o de espía. Magallanes no había visto el regimiento y las ordenanzas de Cartagena, pero tenía noticia de su contenido por el *feitor* Sebastião Álvares. Tampoco hacía falta saberlas, porque Cartagena podía sentirse claramente superior en rango al portugués: era español y hombre de confianza del monarca, y Magallanes era portugués y traidor a su rey.

Se sentía traidor y apátrida, se lo aceptó casi sin discusión al *feitor* Sebastião Álvares apenas un mes antes de partir. El que quizá más se esforzó, o lo intentó hasta última hora, en frustrar el viaje de Magallanes fue Sebastião Álvares, y su insistencia se la contaba al rey Manuel en la carta del 18 de julio de 1519, cuando apenas hacía quince días que Carlos había recibido en Barcelona la noticia de su elección como Emperador. Por sus influencias en la Casa de la Contratación, supo que los regimientos de Juan de Cartagena eran contrarios a los de Magallanes y que entre ambos oficiales la relación era ostensiblemente tensa. Después le explicaba al rey la entrevista con Magallanes: le advirtió de los muchos peligros que debería afrontar; lo trató de infame y deshonesto, le dijo que toda Sevilla «o haviam por homem vil e de mau sangue, pois em desserviço de seu verdadeiro rei e senhor aceitava tal empresa», que lo consideraban un traidor. Aquí Magallanes alegó algo desconcertante: «me respondeu que via o erro que fazia, porém que ele esperava guardar muito o serviço de vossa alteza, e fazer-lhe muito serviço em sua ida». De pronto, pensó el *feitor* que Magallanes iba a rectificar, o que hacía un doble juego, y entonces le ofreció una merced real, le contó

²² Recoge los documentos Toribio Medina 1920, doc. XXII y doc. XXIII.

lo de los regimientos y ordenanzas contrarios al suyo que habían recibido los capitanes españoles (información que sorprendió mucho a Magallanes) y recalcó que ese era el desprecio con el que lo trataba el rey Carlos. Insistió en que volviera a Portugal, que aún estaba a tiempo. Y Magallanes, orgulloso, respondió algo parecido a que el primer paso lo había de dar el rey. Descorazonado, cambia el tono el *feitor* Álvares y empieza a dar información concreta al rey Manuel: cree que Ruy Faleiro finalmente no zarpará porque «está como homem turvado de juízo»²³; dice que ha visitado los barcos y le ha parecido que «são mui velhos e remendados» y que están mal armados; la tripulación la constituyen doscientos treinta hombres que ya han recibido el sueldo, menos los portugueses. Da los nombres de los que han financiado el viaje, los de todos los capitanes y oficiales y añade, con mucho detalle y referencias, todos los nombres que ha podido averiguar de portugueses enrolados, y hasta apunta que tiene un espía infiltrado, João da Silva, «discípulo encoberto». Dice que la flota quiere soltar amarras en junio pero que le parece que no podrá hasta mediados de agosto, y hasta informa de la ruta que seguirán las naves. Está seguro del derrotero el *feitor* porque lo ha visto en la «poma e carta que cá fez o filho de Reinel» (Coelho 1892, 431-435; Garcia 2007, 158-163). Quizás esta era la peor noticia de todas, porque puede que los Reinel hubiesen llegado a tener acceso al mapa de las Molucas elaborado *in situ* en 1516 por el piloto Luís Botim y que hubiera podido haber llegado a Lisboa en 1517, antes de que Magallanes abandonara la ciudad²⁴. Y hasta el propio Ruy Faleiro y su hermano Francisco, matemáticos y geógrafos, intentaban determinar cálculos de longitudes que facilitasen los rumbos de Magallanes (Mota 1975). Sólo Dios podía detener esta empresa, y esta traición.

Si el *feitor* Álvares escribía esta carta al rey Manuel en julio de 1519, a principios de año viajaba a Barcelona un ya desesperado Magallanes al que se le hacía exasperante tanta tardanza. Se presentó ante el Consejo con el globo que habían confeccionado los cartógrafos Reinel, y que el *feitor* ya conocía, y reclamó la última aportación económica que faltaba, 4000 ducados en mercancías. Y allí en Barcelona también se topó Magallanes con otro enviado portugués, João Rodrigues, que el 10 de mayo informaba puntual al rey Manuel de que no había nada que hacer: si Magallanes, por la razón que fuese, finalmente no capitaneaba la armada, otro lo haría. Tan decidido

²³ Sobre Ruy Faleiro véase Gil 2009, 349-387.

²⁴ Sobre la cartografía vinculada al viaje de Magallanes véase Guedes 1998, 7-16; Cortesão 1935, I:272-278; Cortesão et al. 1960, I:37-38; Couto 2013; Loureiro 2019.

estaba el rey Carlos; a la vez que se ocupaba «com muita esperança, de ser imperador, ainda que não lhe faltam inconvenientes, e grandes, para lho estorvar»²⁵. La Corona imperial parece que también estorbaba a Magallanes. La solución vino de la mano del obispo Fonseca, que propuso que se dejase entrar en el negocio a la iniciativa privada, y esta, obviamente, fue la banca alemana de los Fugger y los Welser (cuyos préstamos ya ayudaban a Carlos a alcanzar el Sacro trono) y los ya implicados mercaderes burgaleses. Estos, como era evidente, impusieron condiciones en su propio beneficio, además de que se les permitiera cargar mercancías por el mismo valor en las tres siguientes expediciones (parecían confiados en que las iba a haber). Invirtieron más de un millón y medio de maravedís, y Magallanes volvía a Sevilla el 5 de marzo satisfecho por los acuerdos logrados. Pero más valía que no cantase victoria porque aún aparecería un último fleco económico sobre unas armas y unas mercancías que no se habían contabilizado, y que generó una nueva carta del rey Carlos del 15 de abril de 1519 para volver a poner orden (Gil 2009, 266-267).

Cuando llegó el momento de organizar las tripulaciones volvió a sentir Magallanes que lo de ser portugués entre españoles no era una cuestión menor, y sin duda presintió que iba a tener que estar alerta a lo largo de toda la travesía. Se había previsto una tripulación de doscientos treintaicinco hombres y fue difícil reunirlos porque el viaje atemorizaba al más bregado marino. Por mucho que se ofrecieran buenos sueldos, los pregones de reclutamiento no daban el resultado esperado e incluso algunos maestros y contramaestres a última hora se echaban atrás. De ahí que Magallanes, el 9 de agosto de 1519 y para guardarse las espaldas, se viera obligado a firmar ante escribano una información que justificase el reclutamiento de extranjeros. Parece que no sólo el miedo a los peligros de la expedición motivaba la falta de voluntarios, sino que también actuaba la mano del contador Recalde, uno de los enemigos que Magallanes se había ganado durante los años que había durado el proceso del viaje (Gil 2009, 276). Nuevamente tuvo el rey Carlos que intervenir y amonestar a algunos pilotos reales comprometidos, que además, durante todo aquel tiempo ya habían estado cobrando sus salarios, pero estos exigieron equiparar sus sueldos, 3000 maravedís al mes, al del piloto estrella recién contratado, João Lopes de Carvalho, quien no sólo era nombrado por su pericia sino también para actuar como intérprete en las Molucas al conocer ya el sudeste asiático. Y este fichaje de última hora se revelaría

²⁵ Carta recogida en García 2007, 157.

fundamental, al ser Lopes de Carvalho quien asumió el mando tras la muerte Magallanes.

De entre las diferentes nacionalidades que constituían la Armada de las Molucas la española fue la mayoritaria, con ciento treinta y nueve embarcados, seguida de la portuguesa, formada por treinta y uno, entre marinería técnicos y oficiales, aunque es lícito sospechar que algunos de esos españoles fueran en realidad portugueses que al enrolarse habían españolizado el nombre. De hecho, los portugueses registrados fueron los únicos que no recibieron la totalidad de la paga anticipada, como sí ocurrió con el resto de la tripulación. Le contaba ese trato el *feitor* portugués Sebastião Álvares al rey Manuel en la carta del 18 de julio de 1519, y lo justificaba por la mala relación con la Casa de la Contratación: «Pas-saram-se tantas e tão más razões que os feitores mandam pagar soldo à gente do mar e de armas e não a nenhum dos portugueses que Fernão de Magalhães e Ruy Faleiro têm para levar» (Coelho 1892, 431-435). También iban en la armada veintiséis italianos, nueve griegos, cinco flamencos, cuatro alemanes, dos irlandeses, un inglés, dos esclavos negros, un indio de Goa, un esclavo de Malaca y dos mestizos (Castro et al 2007, I:479). Y obviamente, también iban religiosos, el andaluz Pedro de Valderrama en la *Trinidad*, el francés, quizás bretón, Bernando Calmeta, o Calmette, en la *San Antonio*, y el posiblemente también francés, Pedro Sánchez de la Reina. Sorprende que embarcase un único cirujano, el sevillano Juan de Morales, aunque le asistieran dos barberos, como era habitual. Entre los imprescindibles también estaban los intérpretes: Antonio Hernández, que posiblemente era portugués, y el criado de Magallanes, Henrique, que era de Malaca; cabe pensar que algunos de los embarcados, o incluso bastantes, hablasen diversas lenguas orientales, como el grumete Antón, que era de Goa, el paje Andrés de la Cruz, que probablemente también procediera de la India, y el grumete Martín de Ayamonte, del que se conserva el testimonio documental, que podría ser malayo (Gil 2009, 277-278). Doscientos treinta y siete hombres parecen pocos para el viaje que iban a emprender, o muchos, si se les imagina embarcados en cuatro naos y una carabela cuyas medidas oscilaban entre los 120 toneles de la *San Antonio* y los 75 de la carabela *Santiago*. Si, como se puede observar en la réplica de la nao *Victoria*, ésta tenía 28 metros de eslora, cabe estimar unos dos metros cuadrados de espacio por persona, que posteriormente se redujeron tras la pérdida de la *Santiago* ya en la Patagonia, el 3 de mayo de 1520, y su tripulación se repartió entre las otras cuatro embarcaciones. Muy poco espacio.

Problema aparte para Magallanes fue todo lo tocante a la elección de los mandos de las naves, que prácticamente le fue impuesta y quizás por eso insistió con contundencia en embarcar a parientes y a amigos, condición que le valió otro enfrentamiento con Juan López de Recalde²⁶. Desconfiaba Magallanes, y con razón. Lo confirmó en los sucesivos intentos de motín de los capitanes españoles. Los encabezaba Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, y los secundaban Gaspar de Quesada, al mando de la *Concepción*, y Luís de Mendoza, de la *Victoria*; quizá el único en el que confiaba Magallanes era en Juan Rodríguez Serrano, de la *Santiago*, que posiblemente era portugués y en realidad se llamaba João Serrão y no era capitán sino piloto. Esos motines se iban a resolver brutalmente, una vez cruzado el Atlántico, tras sucesivos desencuentros y tensiones y tras once meses de navegación, con el castigo infligido a los amotinados en la solitaria bahía de San Julián, muy cerca ya del cabo de las Once mil Vírgenes que abre el estrecho.

Rumbo a poniente

La armada partió de Sevilla el 10 de agosto de 1519, y el 20 de septiembre se alejaron ya de Sanlúcar de Barrameda. El primer encontronazo entre Magallanes y Juan de Cartagena fue antes de cruzar el Atlántico, en las costas de Guinea, por el caso de sodomía de un albanés maestre de la nao *Victoria*, Antón Salamón, a un grumete (García 2007, 185). Y a partir de ahí, todo fue a peor. Si Magallanes, quizás por desconocimiento o quizás por no entorpecer y demorar por más tiempo la partida de la armada, había pasado por alto la imposición de Cartagena como igual en el mando, una vez en alta mar ejerció su única autoridad desde el principio, sin compartir ni consultar decisiones. En realidad, el caso de sodomía encendió la mecha de una deflagración que estaba a punto de estallar: al considerar Magallanes que la decisión de Cartagena era un desacato a su autoridad, ordenó su detención y hasta pensó en desembarcarlo al llegar a la costa brasileña, y para mayor humillación, nombró a Álvaro de Mesquita, pariente suyo, capitán de la *San Antonio*. Desconfianza y recelo, agravio, hostilidad y resentimiento, aunados a la destemplanza del carácter de Magallanes y su soberbia autoritaria seguían la estela de las naves. Y a ello cabe sumar una situación anímica no menor, como era la inexperiencia de la mayoría de embarcados, a excepción de algunos portugueses, en travesías tan lar-

²⁶ El requerimiento en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:156-161. Sobre los parientes y amigos, así como sobre los criados portugueses embarcados, véase Gil 2009, 279-293.

gas, en aguas y climas tan cambiantes, ante dificultades de navegación tan extremas. Para muchos, el esfuerzo físico y psíquico era ya desmedido, y el viaje no había hecho más que empezar.

Hasta Río de la Plata, que la *Santiago* remontó para confirmar que verdaderamente no había paso, la armada navegó por aguas antes conocidas, pero a partir de ahí y hasta llegar a las islas de las especias todo iba a ser totalmente incógnito. Empezaba de nuevo el dibujo del mundo, y el miedo y el frío tomaron entonces el protagonismo. Las naves invernarón desde el 31 de marzo al 24 de agosto de 1520 y fue largo aquel invierno. Sin duda, el frío fue el primero de los cuatro grandes descubrimientos que hizo la armada de las Molucas bajo el mando de Fernando de Magallanes. Aquel frío era algo todavía no experimentado en su máxima crueldad, al menos no en latitud Sur, por mucho que los portugueses hubieran pasado ya varias veces el tormentoso cabo de Buena Esperanza (situado a 34° 20' S), como era el caso del propio Magallanes. Ahora aquellos barcos estaban mucho más al sur, en los 49° 35' S, más allá del límite alcanzado por las silenciosas expediciones portuguesas anteriores (Laguarda 1973). Ningún europeo había llegado nunca más allá del río de la Plata, y tenían frío los hombres de Magallanes, un frío insoportablemente doloroso. Pero el portugués no estaba dispuesto a tolerar flaquezas, y aún menos después de los motines y brutales ajusticiamientos ocurridos en la remota y patagónica bahía de San Julián, entre cabo Curioso y punta Desengaño, muy cerca ya del cabo de las Once mil Vírgenes que abre el Estrecho. Era agosto de 1520, puro invierno —con días de apenas siete horas de luz, nunca por encima de los 0° C, con medias que fácilmente descendían a -6°C—, y el frío acrecentaba el terror que había impuesto el aplastante sentido de la justicia de Magallanes. No iba a ser el frío lo que lo detuviera, y así se lo hizo saber a sus hombres: «él había de navegar hasta tanto que hallase fin a aquella tierra». Y hasta se permitió humillarlos, tal y como estaban los ánimos, al comparar su cobardía con las proezas de las que eran capaces los portugueses —«que catasen cómo los portugueses, no cada año, mas cada día, yendo y viniendo a las partes orientales [...], pasaban casi 20 grados adelante del trópico de Capricornio hacia aquella parte del polo antártico»—, así que más valía que no se quejasen, que más frío pasaban los lusos, y que pensasen que después del invierno llegaría el verano²⁷.

²⁷ Como dice la «Relación escrita por Maximiliano Transilvano» recogida por Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:249-284.

Las sospechas sobre la conspiración se le despertaron a Magallanes nada más llegar a San Julián, el primero de abril, domingo de Ramos, cuando apenas dos de los conspiradores asistieron a la ceremonia religiosa que había mandado celebrar en tierra y ninguno de ellos, salvo su pariente Mesquita, acudió al almuerzo en la *Trinidad* al que el capitán mayor había invitado a los mandos de las otras naves. Por la noche, Juan de Cartagena y Gaspar de Quesada asaltaron la *San Antonio* y apresaron al capitán Mesquita. Parecía fácil controlar la carabela *Santiago*, apenas cabía reducir la *Trinidad*, pero Magallanes supo o intuyó lo ocurrido y temerariamente se adelantó a los amotinados. Tras asegurarse de la lealtad de Juan Serrano, capitán de la *Santiago*, mandó una partida a cargo de Gonzalo Gómez de Espinosa a la *Victoria* para aparentemente entregar una carta, pero en realidad, con la misión de reducirla a la mínima oportunidad. Y eso es lo que ocurrió el 2 de abril: las tres naves que Magallanes mantenía a su lado cerraban la salida de San Julián a los rebeldes.

No coinciden los diferentes relatos del viaje magallánico en lo referente a las penas impuestas por el capitán mayor. Antonio Pigafetta, quizá por la admiración y el respeto que sentía por Magallanes, pasó de puntillas sobre la extrema manifestación de autoridad del portugués, aunque también puede muy bien ser que, al escribir su relato del viaje una vez ya concluido y dado el desafecto que sentía hacia Juan Sebastián Elcano, desde el principio implicado en el motín y con el que tuvo que convivir durante el penoso periplo de circunnavegación de la tierra, optase por callar mucho de lo que sabía. En cualquier caso, todos los testimonios, salvo el del contra-maestre del *Trinidad*, Francisco Albo, se refieren a los castigos con detalle. Parece que, ya en el asalto de la *Victoria*, el capitán Luís de Mendoza murió apuñalado y después fue descuartizado. Empezó entonces una especie de proceso de investigación para averiguar el grado de complicidad de otros amotinados, y el juez fue el sobresaliente Álvaro de Mesquita, primo o sobrino de Magallanes ascendido a capitán del *San Antonio*²⁸. Juan de Cartagena también fue descuartizado según cuentan Pigafetta y el piloto Ginés de Mafra, aunque el autor del relato de la Biblioteca de Leiden y el grumete Ayamonte dicen que fue abandonado en San Julián. Parece que hay confusión entre los nombres de los capitanes españoles y el recuerdo de los testimonios sobre los castigos recibidos, porque Pigafetta registra como desterrado a Gaspar de Quesada, y por el contrario, Ayamonte y el autor del relato de la Biblioteca de Leiden lo recuerdan descuartizado. Aún

²⁸ Recoge el proceso Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:189-200.

más trágico: en mayo de 1521, al llegar a Sevilla los huidos en la *San Antonio* mientras las naves de Magallanes buscaban la salida del estrecho, dieron su versión del motín y de los castigos, y según estos, Gaspar de Quesada murió a manos de su sirviente Luís de Molino, a quien Magallanes le dio a elegir entre ser decapitado junto a su amo o salvar la vida al ser él quien le cortara la cabeza al capitán de la *Concepción*; el criado optó por la segunda alternativa, y tras la ejecución, Quesada fue descuartizado²⁹.

Posiblemente esté cargando las tintas contra Magallanes el contador Recalde al narrarle los hechos de San Julián al principal protector del capitán mayor, el obispo de Burgos, porque en su carta del 12 de mayo de 1521 y tras haber escuchado a los españoles de la *San Antonio*, le cuenta que al respetado piloto Andrés de San Martín el capitán mandó que se le aplicase trato de cuerda, suplicio que consistía en izar al reo por las muñecas atadas a la espalda hasta que se le dislocasen los hombros, pero, puntualiza el contador, con peso y sufrimiento añadido, porque Magallanes ordenó que se ataran balas de cañón a los pies del astrónomo. Parece que lo mismo le ocurrió al marinero Hernando de Morales y a un capellán que no había querido contar secretos de confesión (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:206). Pero en este caso el castigo no es creíble, al menos por lo que respecta a Andrés de San Martín, que era hombre de prestigio, piloto real ya en época de Fernando el Católico y que a última hora había ocupado el puesto de cosmógrafo en la armada de las Molucas en sustitución de Ruy Faleiro. Más bien parece el aprovechamiento de una circunstancia oportuna, porque dada la notoriedad del personaje, valía la pena explotar e incrementar la noticia de su tortura para que sirviera en la Corte castellana de escándalo y revulsivo contra el capitán portugués. Además, difícilmente se podía sobrevivir a ese tormento, y San Martín murió meses después: puede que fuera uno de los asesinados en la isla de Cebú el 1 de mayo de 1521, cuatro días después de que cayera el propio Magallanes.

En cualquier caso, los cuerpos rotos de los capitanes españoles quedaron expuestos para que nadie se olvidara de lo que Magallanes hacía con los traidores. De hecho, el capitán mayor condenó a muerte a unos cuarenta hombres, entre los que se encontraba el vasco Juan Sebastián Elcano, maestre de la *Concepción* y con papel activo en el motín según las investigaciones de Álvaro de Mesquita, aunque después les conmutó la pena por trabajos forzados al entender que, por muy clara que quisiera dejar su

²⁹ «Carta del contador Juan López de Recalde» en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 201-208.

absoluta autoridad, no podía prescindir de tantos brazos si quería seguir su viaje. A quien no pensaba perdonar era al inspector general y capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, pero se le hacía difícil encontrar una justificación de su muerte, no porque no se hubiera rebelado, ya que era su principal enemigo, sino porque su parentesco con el arzobispo Fonseca lo protegía. Magallanes decidió abandonarlo junto al sacerdote Pedro Sánchez de la Reina en el frío y remoto puerto de San Julián. Y lo hizo pasado el invierno, el 11 de agosto de 1520, trece días antes de dar orden de levar anclas y entrar en el estrecho.

Habían pasado cinco meses, Magallanes había salvado la vida y había reforzado ferozmente su poder sobre la armada al aplicar concretos y desmesurados castigos ejemplares que habían expandido el terror entre sus hombres. El terror le daba fuerza y capacidad de control en aquel agosto de 1520 en el que las naves zarpaban de nuevo. Pero por mucho que el rey Carlos, en el largo pliego de instrucciones del capitán mayor, le hubiera otorgado «poder para que a cualquier persona que no obedeciere [...] le podáis castigar a vuestro albedrío con las penas que vos pareciere»³⁰, ¿cómo él, un portugués al mando de una armada española y en caso de conseguir regresar a Sevilla, iba a defender ante el Emperador y ante España los radicales métodos mediante los que había impartido justicia? En mayo de 1521 el obispo de Burgos ya estaba informado de lo ocurrido, pero el aplastante sentido de la justicia de Magallanes se hizo público en enero de 1523, cuando se editaba en Colonia, y con gran éxito, la carta que el erudito Maximiliano Transilvano, secretario del ya emperador Carlos V, le había mandado en octubre de 1522 al cardenal y arzobispo de Salzburgo para darle cuenta con detalle de lo sucedido con la Armada de las Molucas tras entrevistar a los supervivientes de la *Victoria* (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:263). Magallanes ya había muerto, por suerte para él, aunque también puede ser que, de haber sobrevivido, no pensase regresar.

En realidad, el único que estaba dispuesto a defender a Magallanes era su suegro, el portugués y también apátrida, Diogo de Barbosa, comendador de la Orden de Santiago y alcaide de los Reales Alcázares de Sevilla ya en época de los Reyes Católicos. No era un portugués cualquiera buscador de fortunas no encontradas bajo el reinado manuelino; y no sólo iba a perder al marido de su hija Beatriz en la armada de las Molucas, sino también a su sobrino, Duarte Barbosa, sobresaliente de la *Trinidad*, muerto en la emboscada de la isla de Cebú. Fue directo Diogo Barbosa en su discurso de 1523

³⁰ Documento en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV: 143.

ante el Emperador al denunciar que fueron tantos los «estorbos y embrazos» y las «malas voluntades» que sufrió Magallanes durante el tiempo de gestión del proyecto, que, sumados al amotinamiento de las tres naves, aún «hizo [Magallanes] la poca justicia que hizo, pudiéndola hacer mucha, y no perdonar a tantos que después le fueron muy ingratos»³¹. Se quejaba Barbosa del caluroso recibimiento a los españoles huidos en la *San Antonio* y del desamparo legal en que quedaron los que quisieron mantenerse fieles a Magallanes, en evidente referencia al encarcelamiento del capitán de la nave, el portugués Álvaro de Mesquita; y se preguntaba compungido por la razón que había llevado al Emperador a perder el interés, no ya por el proyecto de Magallanes, sino por conocer la verdad y hacer justicia. Casi insolente, le recomienda a Carlos que tome nota de lo que ha pasado si piensa seguir mandando naves a las Molucas, y que los que tengan que ir, lo hagan «tan adoctrinados que [...] no tengan osadía de ille a la mano en lo que él [el capitán responsable de la nueva armada] hubiere de hacer, porque donde hay confusión allí es todo yerro» (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:299).

Tampoco desde Portugal, obviamente, se iba a defender el honor de Magallanes. Los cronistas oficiales pusieron énfasis en las circunstancias previas al viaje para, sobre todo, poder explicar la traición a su rey y a su país. Pero también, vistas las consecuencias del viaje y al escribir todos ellos después de la firma del tratado de Zaragoza de 1529, insistieron en explicar el error de cálculo del portugués al situar las Molucas. Por su parte, los cronistas españoles —el secretario Transilvano, Pedro Mártir de Anglería, Fernández de Oviedo, Antonio de Herrera, López de Gómara, y también, el poeta Bartolomé Leonardo de Argensola— tampoco se dejaron llevar por el entusiasmo al narrar el viaje por entender el despotismo del portugués Magallanes como una ofensa hacia España. Y además, seguramente porque también escribieron después de 1529, pasaron por encima del asunto de la ubicación geográfica del archipiélago. Sin embargo y de momento, aquel abril de 1520 en el solitario y distante extremo sur del continente americano, Magallanes representaba el poder absoluto porque había sabido cortar de raíz cualquier peligro que no procediera de causas naturales. Las naves podían seguir viaje.

³¹ «Discurso presentado al Rey por Diego de Barbosa» en Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:298-299.

El estrecho más bello del mundo

Fue en San Julián, dos meses después de haber fondeado allí, donde vieron al primer aónikenk o tehuelche, casi desnudo, cantando y lanzándose arena sobre la cabeza, «tan grande [...] que nuestras cabezas llegaban apenas a su cintura» (Pigafetta 1999, 91-97), dice el lombardo Pigafetta, y añade: «el capitán llamó a estos pueblos patagones» dando origen al legendario gigantismo de los habitantes de aquellos confines. Y de ser cierta esta frase atribuida a Magallanes, denota en él una cultura poco usual —o al menos, es bonito pensarlo así, aunque bien pudiera ser un regalo que el gentilhomme Pigafetta, este sí suficientemente culto, le brindaba a su capitán mayor—, al sugerirle la altura del indígena el personaje salvaje de la muy leída y anónima novela de caballería *Primaleón*, publicada en Salamanca en 1512, obra, además, en la que se inspiró Gil Vicente hacia 1521 para escribir su *Don Duardos*. Caben, obviamente, otras teorías sobre el origen del extraño nombre dado a los naturales de aquel remoto fin del mundo (Doura 2011; Soler 2020 (en prensa)).

Cerca de los 50º de latitud austral, yendo de avanzadilla, la *Santiago* se perdió al dar contra unas rocas. Apenas murió un carpintero en ese suceso y se salvó el resto de la tripulación, así como los mantenimientos. El 24 de agosto las cuatro naves rodeaban punta Desengaño y dejaban a Juan de Cartagena y al clérigo de la Reina en aquella fría soledad de San Julián. El 21 de octubre las naves habían alcanzado los 51º S y Magallanes mandó la *San Antonio* y la *Concepción* a explorar lo que les había parecido una especie de bahía, según describe Fernando Albo en su derrotero (Fernández de Navarrete 1825-1837, IV:209-246). Sin ser conscientes de ello, habían encontrado la boca del estrecho. Tuvieron que esperar la marea propicia para entrar — parece que la fase de la luna era creciente en aquellos días de octubre—, y pasado el mediodía avanzaron a una velocidad de dos a tres nudos³². Entre tierras bajas se elevaba una pequeña colina, monte Dinero, a la que Magallanes mandó subir al fiel piloto João Lopes de Carvalho, pero desde allí apenas pudo interpretar la continuidad del litoral, al quedar sobrepuestas la punta Anegada de Tierra de Fuego y la punta Delgada de Patagonia, desdibujando la Primera Angostura. Ante la incógnita, el capitán mandó la *San Antonio* y la *Concepción* a explorar, una por la banda norte y otra por la sur, mientras la *Trinidad* y la *Victoria* buscaban fondeadero al norte, en el actual cabo Posesión. El viento era durísimo, habían entrado de lleno en el reino de los *cincuenta rugientes*, uno de los más terribles corredores cólicos del

³² Se sigue en estas páginas a Martinić 2016.

planeta, que a mediados de octubre impulsa rachas insufriblemente heladas que pueden llegar a alcanzar 70 nudos, unos 130 kilómetros por hora. Después del frío, el terrible viento fue el segundo gran descubrimiento de este viaje, y fue implacable durante cuarenta y ocho horas, dice Pigafetta (Pigafetta 1999, 101).

A tientas, iniciaron la exploración de la Primera Angostura, aprovechando la fuerte corriente, avanzando atentos a posibles bajos rocosos, hasta llegar al gran espacio interior dibujado por las bahías de Felipe, al sur, y Santiago y San Gregorio, al norte, y cerrado por la Segunda Angostura. Las naves volvieron al fondeadero donde aguardaba Magallanes con la noticia de que había camino. Parece que fue el astrónomo Andrés de San Martín quien defendió que se debía continuar, frente a la opinión del piloto de la *San Antonio*, Estêvão Gomes, en el consejo que el 20 de noviembre de 1520 convocó Magallanes para consensuar decisiones (Herrera 1991, II: 9). Y eso hicieron. En la costa sur vieron fuegos y humos, y en la norte, una construcción que se les antojó llena de sepulturas (doscientas, dice Antonio Herrera), también los restos de una ballena. No vieron ni un solo habitante en aquel espacio yermo y vacío.

Con rumbo suroeste, superaron la Segunda Angostura pasando entre la punta de Gracia, en el lado patagón, y la de San Vicente, en Tierra de Fuego, para entrar en un tercer gran espacio con tres islas espectacularmente pobladas de aves, *de los Pájaros* las llamaron. El paisaje cambiaba, se hacía más abrupto y con mayor vegetación; el tiempo amainaba. Frente a las naves, la poderosa isla hoy llamada Dawson parecía partir el camino, por lo que Magallanes decidió separar las naves para explorar alternativas. La *Trinidad* y la *Victoria* acertaron la ruta y siguieron hacia el noroeste por el actual cabo Froward (así lo bautizó Thomas Cavendish en 1587, por hostil e incontrolable) que, al dejar atrás el paso del Hambre o Tercera Angostura, abre el canal Tortuoso, de 6,3 millas náuticas, donde el mayor ancho útil es de apenas 1'8 km. Era el laberinto en el que se desmenuza en el mar la cordillera andina, y al final de ese angosto paso, en el cabo Crosstide, se encuentran las mareas de ambos océanos. Esperaron a las otras naves en la bahía de las Sardinas (posiblemente, la actual bahía Fortescue-Puerto Gallant), donde pescaron y salaron, se aprovisionaron de madera y también de mucho apio silvestre, según el piloto Ginés de Mafra. Pero la *San Antonio* no regresó: esta vez sí, instigada por el piloto portugués Estêvão Gomes, la tripulación se amotinó contra el capitán Álvaro de Mesquita, y tomó el rumbo de regreso a España. Pigafetta justifica esta deserción por una cuestión de celos: Estêvão Gomes «odiaba sin límites al capitán

general, a causa de que, antes de que se aparejase nuestra escuadra, había él acudido al emperador en busca de que le diesen algunas carabelas para descubrir tierras, pero con la aparición del capitán general, Su Majestad no se las dio» (Pigafetta 1999, 102-103). Bien pudiera ser también que, tras el motín de San Julián, considerara injusto que Magallanes diera el mando de la *San Antonio* a su pariente Álvaro de Mesquita y lo colocara a él, mucho más experto, como piloto.

Fueron seis días de navegación entre murallas, desde el 23 al 28 de noviembre de 1520, con los atentos esquifes ante las tres naves y los vigías encaramados a los palos, recibiendo de través las corrientes de los canales y el violento *williwa*, el viento a ráfagas que recorre los fiordos y levanta mar de leva y veloces nubes de agua helada. Aquel paso fue un inédito desafío para los pilotos y para aquellas naves de vela cuadrada, pero el 28 de noviembre consiguieron superar el cabo Deseado. En treinta y nueve días habían recorrido los 565 km del estrecho; junto al frío y el viento, este era el tercer gran descubrimiento de la armada de las Molucas. Ahora iniciaban el cuarto y último: los tres meses y veinte días de navegación por la inmensidad pacífica. El viaje estaba siendo de una dureza casi inigualable, pero al abandonar el laberinto austral Antonio Pigafetta escribió en su diario «creo que en todo el mundo no existe un estrecho más bello que éste» (Pigafetta 1999, 106).

La inmensidad pacífica

Se abría el Pacífico ante las tres naves ese 28 de noviembre de 1520. Ya no podría Martin Waldseemüller ubicar al emperador Carlos sobre las olas de esa puerta inmensa al océano. El cartógrafo había muerto nueve meses antes. Sorprendentemente, ese gran océano siempre enfadado se mantuvo manso mientras las naves viraban al norte con los vientos alisios del sureste y se dejaban llevar por la corriente Humboldt, hasta avistar, el primero de diciembre y hacia los 47° S, una tierra rocosa y abrupta que Magallanes dio el nombre de *Diciembre* y que debía de ser la península de Taitao, en la actual región de Aysén (Martinić 2016, 182, nota 120). Este fue el último contacto con el continente americano, porque a partir de entonces, las naves viraron hacia el oeste, orzadas con los alisios del hemisferio sur hasta cruzar el 13 de febrero de 1521 la línea equinoccial y seguir hacia el noroeste con los alisios del hemisferio boreal y la corriente ecuatorial del norte. Fueron tres meses y medio de navegación a ciegas, totalmente intuitiva, pero acertada. Ese acierto no evita, no obstante, que la travesía

fuera descarnadamente cruel para los ciento sesenta y seis hombres que mantenían la armada de la Molucas. Pigafetta supo construir una imagen nítida del nivel de sacrificio al describir el agua pútrida, el puré de bizcocho infestado de gusanos queapestaba a orines de rata, unas ratas que «se vendían a medio ducado cada una y había poquísimas», y cuando esto faltó «comíamos las pieles de buey que están sobre el palo mayor para impedir que se dañen las jarcias [...] Muchas veces tuvimos que comer el serrín de las maderas». Añade el italiano que murieron diecinueve hombres de «una especie de enfermedad que hacía hincharse las encías hasta el extremo de sobrepasar los dientes en ambas mandíbulas» (Pigafetta 1999, 111-112). Era peor. Los síntomas del escorbuto, desconocido para los navegantes españoles, pero no para los portugueses, quebraban el aplomo del más valiente: inflamación y endurecimiento de la piel, sobre todo en las piernas, el rostro, la garganta y las encías, que se tornaba de un color violáceo; músculos rígidos; úlceras en la boca que provocaban la caída de los dientes, impedían la ingestión de alimentos y producían un aliento repugnante; pústulas por todo el cuerpo y marcas como de picaduras por las que empezaba a manar la sangre como si fuera sudor; desarrollo desmesurado del hígado y el bazo, lo cual provocaba ataques de nervios y de ira. Los hombres morían no tanto por el dolor como por asfixia (los pulmones se iban secando), deshidratación o hemorragia (porque las pústulas no cicatrizaban), o por inanición (por la falta de dientes, la hinchazón de las encías o de la garganta que impedía la ingestión de alimentos).

La crueldad de esos tres meses sólo es comparable a la que la sociedad portuguesa podrá leer en la posterior y terrible *História Trágico-Marítima* y, por supuesto, es una crueldad que ningún cartógrafo podrá nunca representar en su dibujo del mundo, pero que está allí y con excepcional protagonismo. Así fue el Pacífico, el cuarto gran descubrimiento de Magallanes, hasta que el 6 de marzo de 1521 se avistaron las Marianas, a las que llamaron islas de los Ladrones, por el descarado latrocinio que sufrieron allí por parte de los naturales. Magallanes se enfadó tanto que bajó a tierra con cuarenta hombres y pegó fuego a unas cincuenta casas, además de matar a siete hombres (Pigafetta 1999, 116). Esa fue la primera acción del capitán mayor en aguas de las especias. En Guam, la mayor de las Marianas, desertaron tres hombres, de los que consiguió sobrevivir uno, un grumete gallego, que fue encontrado en la posterior expedición de Loaysa (Fernández de Oviedo 1955, XX:262). El 16 de marzo avistaron Samar, la primera de las Filipinas, que Magallanes bautizó como San Lázaro, y siguieron tropezando con pequeñas islas, hasta que el 7 de abril las naves echaron anclas

en Cebú donde fueron bien recibidos, celebraron una gran misa por ser día de Pascua, hubo conversiones al cristianismo, empezando por el rey de la isla, y Magallanes hasta hizo un milagro al conseguir con el bautismo que el hermano del rajá Humabón recuperase el habla.

Seguramente ese fue el problema, el buen recibimiento en Cebú, porque hizo que se confiara Magallanes de la mansedumbre o la docilidad de aquellas gentes. Impresionado por la fuerza armamentística de los recién llegados —Magallanes no perdía la oportunidad de hacer ostentación de ella en cada isla en la que echaba el ancla—, el rajá Humabón de Cebú pidió al capitán que castigase al datu Lapu-Lapu de la vecina Mactán, una minúscula isla de 65 kilómetros cuadrados separada de Cebú por un estrecho canal. Quizás al estar rodeada de arrecifes coralinos no pudo Magallanes acercar sus naves. Las dejó demasiado lejos para que pudieran protegerlo en caso de peligro; quizás no creyó que pudiera estar en peligro, porque llegó a la playa con apenas cuarenta y nueve hombres. Pigafetta habla de más de mil quinientos indígenas que empezaron a atacar con flechas y lanzas. Se enfurecieron al advertir que Magallanes mandaba quemar sus casas y atacaron con mayor ímpetu. Una flecha envenenada, dice Pigafetta, atravesó la pierna derecha del capitán, que entonces ordenó retirada. El ataque era incontenible y las naves estaban lejos; siguieron combatiendo con el agua a la altura de las rodillas; Magallanes recibió una lanzada de caña en la cara que pudo esquivar clavando su espada en el pecho del atacante, pero mientras intentaba arrancarla, otra lanza le alcanzó el brazo. Quedó rodeado «y uno le atravesó la pierna izquierda con un terciado más grande que una cimitarra. El capitán cayó con el rostro hacia tierra y rápidamente se lanzaron contra él con lanzas de hierro y de caña y con aquellos terciados tan grandes, hasta matar al espejo, la luz, el consuelo y nuestra verdadera guía» (Pigafetta 1999, 159).

Admira a su capitán el caballero Pigafetta. Por eso, en su carta informativa a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, Gran Maestre de la Orden de los Caballeros de San Juan de Jerusalén, pide «que la fama de un capitán tan generoso no se extinga nunca», describe su incomparable «fortaleza ante las mayores adversidades», defiende que «era el hombre más experto de todo el mundo con los mapas y en la navegación» y concluye tajante: «Que esto es cierto se puede ver claramente porque ningún otro hombre tuvo tanto ingenio ni tanto valor para lograr dar la vuelta al mundo, como él casi hizo» (Pigafetta 1999, 160).

Es verdad. Magallanes casi había conseguido dar la vuelta al mundo, aunque no en un solo viaje. Le quedaba muy poco desde la isla de Cebú

para llegar a la moluqueña Ternate, en aguas supuestamente navegadas nueve años atrás y donde suponía que le estaba esperando Francisco Serrão. No se hubieran encontrado, su amigo ya había muerto también, en marzo de aquel 1521. Muchos habían muerto; de hecho, de la armada de las Molucas quedaban ciento trece hombres que, tras quemar la *Concepción*, se repartieron entre las dos naves supervivientes para iniciar el camino de regreso. También el rey Manuel I de Portugal iba a morir ese mismo año, en diciembre, sin llegar a saber nunca de la odisea a las islas de las especias y sin llegar a saber nunca de la circunnavegación de la tierra.

Junto a la resistencia heroica de la nao *Victoria*, el nombre de Magallanes va indefectiblemente ligado a la vuelta al mundo. Sin embargo, sus descubrimientos fueron otros, fueron el frío y el viento, fueron el hallazgo del desolado Estrecho en el meridión americano y la travesía por el mayor de los océanos del planeta. Su hazaña pasó primero por una gran traición y, ya en el mar, por una gran crueldad; también pasó por la fuerza de la voluntad y por el sufrimiento al límite. Obsesivo, tenaz y seguro de sí mismo, así cabe imaginar a Fernando Magallanes; también soberbio, orgulloso, autoritario, violento, exigente e intransigente. Ni el Capitán Mayor ni el Emperador de la Vuelta al Mundo pudieron llegar a pensar nunca que aquel Estrecho helado e inclemente, el lugar «más bello» y más cartografiado del planeta, iba a hundir definitivamente la omnipotente *imago mundi* que había gobernado el pensamiento occidental durante siglos. Cabe imaginar que, de haber podido dibujar una vez más la realidad del mundo, sí hubiera sido consciente de ello el cartógrafo Waldseemüller, cuando, metódico, hubiese trazado los perfiles del Estrecho y dado lugar a la pequeña y remota isla de Mactán en su nuevo e innovador planisferio de 1522.

Bibliografía

- AGUINAGALDE, F. Borja. 2017. “El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526), marino de Guetaria”. In *Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 65-93. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- ALBUQUERQUE, Afonso de. 1884-1935. *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, ed. Raymundo António de Bulhão Pato. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa. 7 vols.
- ALBUQUERQUE, Luís de. 1973. *O Tratado de Tordesilhas e as Dificuldades Técnicas da Sua Aplicação Rigorosa*. Coimbra: A.E.C.A.
- ANGLERÍA, Pedro Mártir de. 1989. *Décadas del Nuevo Mundo [1530]*, ed. Tomás Alva. Madrid: Polifemo.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de. 1609. *Conquista de las Islas Molucas*. Madrid: Alonso Martín.
- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de. 2010. *Conquista de las Islas Molucas [1609]*, ed. Gloria Cano. Madrid: Miraguano Ediciones; Ediciones Polifemo.
- AVELAR, Ana Paula Menino. 2002. “Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão”. In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 305-321. Lisboa, Academia de Marinha.
- BAIÃO, António. 1917. *Documentos inéditos sobre João de Barros, sobre o escritor seu homónimo contemporâneo, sobre a família do historiador e sobre os continuadores das suas «Décadas»*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- BARBOSA, Duarte. 1996-2000. *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical. 2 vols.
- BARROS, Amândio Morais. 2009. *A Naturalidade de Fernão de Magalhães*. Porto: Edições Afrontamento.
- BARROS, João de. 1988-1992. *Ásia de João de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente [1563]*, ed. António Baião et al. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 3 vols.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, Antonio, ed. 1920. *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquiós*. Madrid: Establecimiento Tipográfico Torrent y Compañía.
- CASAS, Bartolomé de las. 1957. *Historia de las Indias*, ed. Juan Pérez de Tudela & Emilio López Oto. Madrid: Atlas. 2 vols.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. 1979. *História do descobrimento & conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida. Oporto: Lello & Irmão. 2 vols.

- CASTRO, Xavier, Jocelyne Hamon y Luís Filipe Thomaz, eds. 2007. *Le voyage de Magellan: La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. Paris: Éditions Chandeigne. 2 vols.
- COELHO, José Ramos, ed. 1892. *Alguns Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo acerca das Navegações e Conquistas Portuguesas*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- CORREIA, Gaspar. 1975. *Lendas da Índia* [1563], ed. Manuel Lopes de Almeida. Oporto: Lello & Irmão. 4 vols.
- CORREIA, Gaspar. 1992. *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*, ed. José Pereira da Costa. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- CORTESÃO, Armando. 1935. *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Seara Nova. 2 vols.
- CORTESÃO, Armando, y Avelino Teixeira da Mota. 1960. *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Lisboa: Comissão para as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. 6 vols.
- COSTA, Abel Fontoura da. 1937. *Deambulações da Ganda de Modafar, Rei de Cambaia, de 1514 a 1516*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- COUTO, Dejanirah. 2013. "Autour du globe? La carte Hazine n° 1825 de la bibliothèque du Palais de Topkapi, Istanbul". *Cartes & Géomatique* 216: 119-134.
- DANTAS, Irene da Silva. 2012. *Entre Memórias: a questão da naturalidade de Fernão de Magalhães*. Braga: Universidade do Minho.
- DENUCÈ, Jean. 1911. *Magellan: la Question des Moluques et la Première Circumnavigation du Globe*. Bruselas: Hayez.
- DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. 1994. "El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico". *Revista Española del Pacífico* 4: 11-22.
- DOMINGUES, Francisco Contente. 2004. *Os Navios do Mar Oceano: Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- DOURA, Miguel Armando. 2011. "Acerca del topónimo *Patagonia*, una nueva hipótesis de su génesis". *Nueva Revista de Filología Hispánica* LIX (1): 37-78.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. 1825-1837. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Nacional. 5 vols.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. 1955. *Historia general y natural de las Indias* [1557], ed. Juan Pérez de Tudela Bueso. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles. 5 vols.
- FONSECA, Luís Adão da. 2007. *D. João II*. Lisboa: Temas e Debates.

- FRADE, Florbela Cristina Veiga. 2002. "As primeiras viagens às ilhas de Maluco". In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 51-69. Lisboa, Academia da Marinha.
- GALVÃO, António. 1987. *Tratado dos Descobrimentos* [1563]. ed. Vizconde de Lagoa; Elaine Sanceau. Oporto: Livraria Civilização.
- GARCIA, José Manuel. 2002. "Fernão de Magalhães visto pelos cronistas portugueses do século XVI". In *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes. Actas do VII Simpósio de História Marítima*, 323-328. Lisboa: Academia de Marinha.
- GARCIA, José Manuel. 2007. *A Viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Presença.
- GARCIA, José Manuel. 2017. *O Terrível: a Grande Biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- GARCIA, José Manuel. 2019. *Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Barcarena: Presença.
- GIL, Juan. 2009. *El exilio portugués en Sevilla: de los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol.
- GÓIS, Damião de. 1949-1955. *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel* [1567], ed. Joaquim Martins Teixeira de Carvalho; David Lopes. Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis. 4 vols.
- GUEDES, Max Justo. 1998. "Planisferio de Jorge Reinol (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães". *Mare Liberum* 15: 7-16.
- HERRERA, Antonio de. 1601-1615. *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales* [Décadas]. Madrid: Juan Flamenco y Juan de la Cuesta. 4 vols.
- HERRERA, Antonio de. 1991. *Décadas* [1601-1615], ed. Mariano Cuesta Domingo. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. 4 vols.
- HESSLER, John W., y Chet van Duzer. 2012. *Seeing the World Anew: The Radical Vision of Martin Waldseemüller's 1507 & 1516 World Maps*. Delray Beach (Florida); Washington, DC: Levensger Press; Library of Congress.
- JONG, Marcus de, ed. 1937. *Um Roteiro Inédito da Circum-Navegação de Fernão de Magalhães*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- LAGOA, Visconde de. 1938. *Fernão de Magalhães: a Sua Vida e a Sua Viagem*. Lisboa: Seara Nova. 2 vols.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1973. *El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.

- LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. 1975. "Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación". In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. A. Teixeira da Mota, 135-178. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- LAWAJÓ, Joaquim Chorão. 1993. "D. Jaime de Bragança e a epopeia de Azamor". *Callipole* 1: 9-19.
- LOBATO, Manuel. 2011. "As especiarias indonésias na economia mundo e a génese do primeiro conflito entre potências europeias à escala mundial". In *As Ilhas e a Europa, a Europa das Ilhas*, 124-133. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. 1922. *Historia general de las Indias*, [1552], ed. J. Dantín Cereceda. Madrid: Calpe. 2 vols.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2002. "O Sudeste Asiático na *Suma Oriental* de Tomé Pires". *Revista de Cultura/Review of Culture* 4: 106-123.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2017. "Fernão de Magalhães em Portugal". In *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez, 19-29. Sevilla: Junta de Andalucía; Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2002. "O Sudeste Asiático na *Suma Oriental* de Tomé Pires". *Revista de Cultura/Review of Culture* 4: 107-123.
- LOUREIRO, Rui Manuel. 2019. *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal.
- MARTINIĆ, Mateo. 2016. *Una travesía memorable: hallazgo y navegación del Estrecho de Magallanes (21 octubre-28 noviembre 1520)*. Punta Arenas: Talleres de la Prensa Austral.
- MOTA, A. Teixeira da. 1975. *A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha. A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga.
- OSÓRIO, Jerónimo. 1944. *Da Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel [1571-1572]*. ed. Francisco Manuel Nascimento. Oporto: Livraria Civilização. 2 vols.
- PELÚCIA, Alexandra. 2016. *Afonso de Albuquerque: Corte, Cruzada e Império*. Lisboa: Temas & Debates.
- PÉREZ EMBID, Florentino. 1948. *Los descubrimientos del Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- PÉREZ EMBID, Florentino. 1973. *El Tratado de Tordesillas y su proyección*. Valladolid: Seminario de Historia de América, 2 vols.

- PIGAFETTA, Antonio. 1999. *El primer viaje alrededor del mundo*, ed. Isabel de Riquer. Barcelona: Ediciones B.
- PIRES, Tomé. 2017. *Suma Oriental*, ed. Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau.
- RAMUSIO, Giovanni Battista. 178-1988. *Navigazioni e Viaggi*, ed. Marica Milanesi. Milán: Einaudi. 6 vols.
- RÊGO, António da Silva. 1960-1977. *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 12 vols.
- RÊGO, António da Silva, et. al. 1962-1989. *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; Instituto de Investigação Científica Tropical. 9 vols.
- RÊGO, António da Silva. 1975. “As Molucas em princípios do século XVI”. In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do 2º Coloquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. A. Teixeira da Mota, 75-89. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. 1992. *El Tratado de Tordesillas*. Madrid: MAPFRE.
- SOLER, Isabel. 2015. *El sueño del rey: viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*. Barcelona: Acontilado.
- SOLER, Isabel. 2020. “De dioses y versos”. *Magallania* 47 (3) [en prensa].
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 1990. “L'idée impériale manueline”. In *La découverte, le Portugal et l'Europe, Actes du Colloque, Paris, 26, 27 et 28 mai 1988*, ed. Jean Aubin. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2000. *Early Portuguese Malacca*. Macao: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses; Instituto Politécnico de Macau.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2003. “As cartas malaias de Abu Hayat, sultão de Ternate, a El-Rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”. *Anais de História de Além-Mar* 4: 381-446.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. 2018. *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*. Lisboa: Gradiva.
- TORIBIO MEDINA, José. 1920. *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana.
- VALIÉRE, Pierre. 1976. *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian.
- VILLAS-BOAS, Manuel. 1998. *Os Magalhães: Sete séculos de aventura*. Lisboa: Estampa.
- VITERBO, F. M. de Sousa. 1988. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII*, ed. José Manuel Garcia. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.